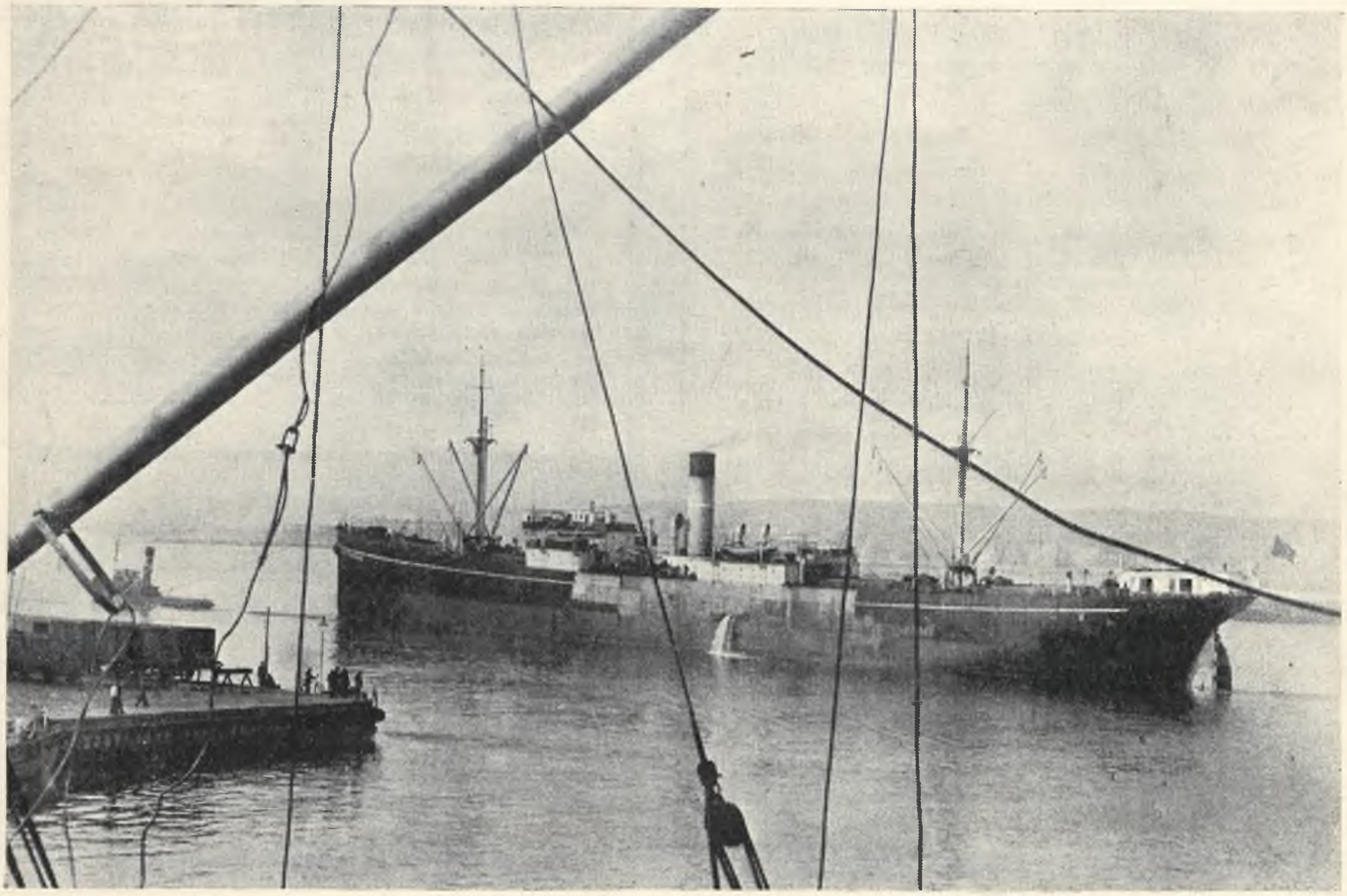
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

GRUDZIEŃ 1937

Rok VII nr 12



FRAGMENT PORTU

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P A T ·

GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

WASZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 39-61
KRAKÓW — Rynek Główny 47, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Dakar — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires — Boulogne sur Mer

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Haifa — Pireus

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M S „Piłsudski"
M S „Batory"
S S „Polonia"
S S „Kościuszko"
S S „Pułaski"



4 statki motorowe w budowie

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio - Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ I AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o. GDYNIA, Portowa 15, tel. 39-21
S. A. GDAŃSK, Langermarkt 3, tel 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-75.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VII. GRUDZIEŃ 1937. Nr 12.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

INŻ. STANISŁAW ŁĘGOWSKI
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO

ROZWÓJ I ZNACZENIE PORTÓW GDYNI I GDAŃSKA*)

PORT gdański jest starym, historycznym portem. Już w roku 1000 znajdują się o nim wzmianki w starych kronikach i od tego czasu datuje się jego szybki rozwój jako jedynego portu u ujścia Wisły, opartego o obszerne polskie zaplecze. Druga połowa wieku XIV jest pierwszym okresem rozkwitu portu gdańskiego, trwającym jeszcze przez cały wiek XV. W tym okresie rozpoczyna się ożywiona wymiana towarowa z Danią, Szwecją, Finlandią, Anglią, Francją, Hiszpanią i Portugalią.

Nie mniej ożywione są stosunki handlowe Gdańska z Litwą, Rygą, Tallinnem i z dalekim Nowogrodem na Północy. Na południu sięgają jego stosunki po Węgry, a nawet dalej, aż po ujście Dunaju. W ten sposób pośredniczy Gdańsk w handlu ze Wschodem.

Ze wzrostem ruchu towarowego rozrastał się również sam port. Początkowo głównym artykułem wywozowym było drzewo. W wieku XV rozpoczyna się wywóz zboża, który największe rozmiary przyjmuje w drugiej połowie wieku XVI i na początku XVII. W poszczególnych latach dosięga nawet liczby 250.000 ton rocznie. Innymi towarami na wywozie były podówczas: płótno, konopie, pierze, saletra, skóry surowe. Przywożono natomiast owoce południowe, korzenie tudzież inne artykuły z Antwerpii, Amsterdamu i Lizbony.

Od XV do XVIII w. Gdańsk był pośrednikiem w handlu pomiędzy Wschodem, a Zachodem, grając przez to nader ważną rolę w międzynarodowej wymianie handlowej i jedynie Lubeka była wzmiankowania godnym konkurentem na Bałtyku.

Od drugiej połowy XVIII wieku następuje zahamowanie dalszego rozwoju portu gdańskiego. Stan ten spowodowały zmiany w zapleczu. Po rozbiorach Polski traci Gdańsk swe znaczenie jako jedyny port dużego zaplecza. Staje się jednym z licznych portów niemieckich, a rola jego w obrocie zamorskim nie posiada dużego znaczenia.

Przed Wojną Światową posiadał port w Gdańsku jedynie lokalne znaczenie, ponieważ był on odcięty od swego właściwego zaplecza tak przez granice polityczne, jak i celne. Porty Morza Północnego zyskują coraz to więcej na znaczeniu, a sztucznie przeszczepiony przemysł nie mógł się na tyle rozwinąć, by skompensować utracone znaczenie Gdańska, jako centrum handlowego.

W ostatnich latach przedwojennych obrót towarowy Gdańska wynosił przeciętnie 2.150.000 ton; w roku 1912 wyniósł on 2.453.000 t. co stanowiło rekord pod tym względem.

Port gdański posiadał stosunkowo dużą ilość nabrzeży, które jednakże przystosowane były do typu małych statków, najczęściej spotykanych w żegludze bałtyckiej. Dopiero czasy powojenne przywróciły Gdańskowi jego dawne zaplecze. Odrazu zaczyna się szybki wzrost obrotów. Przeładunek drzewa z 300.000 ton wzrasta do 1.000.000 ton, zboża z 360.000 t. na 730.000 ton. W latach 1928 — 1931 obrót towarów w porcie osiąga najwyższą liczbę 8.4 mil. ton.

Po Wojnie Światowej został port gdański znacznie rozbudowany i pogłębiony, a to celem dostosowania go do zwiększonego tonażu statków, zatrudnionych w żegludze bałtyckiej. Oddano do użytku nowy basen, zmontowano większą ilość dźwigów, zbudowano 3 duże magazyny. Ogółem wydatkowano 60.000.000 zł na dalszą rozbudowę portu ze strony Polski i Wolnego Miasta Gdańska. Ostatnio znajduje się w budowie duży elewator zbożowy. Rząd polski i władze gdańskie ponoszą po połowie koszty tych inwestycyj, jako też koszty konserwacji i eksploatacji urządzeń, tudzież partycypują w równych częściach w ewentualnym niedoborze budżetu zwyczajnego. W roku 1926 rozpoczęto budowę drugiego portu polskiego obszaru celnego.

Również i ten port rozwija się w nadzwyczaj szybkim tempie.

Handel zagraniczny Polski, liczącej 33 miliony ludności, nie mógł być obsługiwany przez jeden tylko port. Polska, rozbudowująca bezustannie swój handel zagraniczny i nawiązująca stosunki z coraz to dalej położonymi rynkami handlowymi, nie mogła się ograniczyć do jednego tylko portu. W roku 1925 obliczano przyszły obrót zamorski portu w Gdyni na 2.500.000 ton.

---

*) Odczyt wygłoszony w dniu 2. XI 1937 r. w Czerniowcach na zaproszenie bukowińskiej Izby Handlowej.

Przyszły całkowity handel morski Polski na najbliższe lata szacuje się na 20.000.000 ton. Na tym tle uwypukla się gospodarcza konieczność dla Polski, budowy drugiego portu morskiego.

Posiadając dwa porty polskiego obszaru celnego, mogła Polska przekierunkować swój handel, obsługiwany z konieczności przez porty obce, na Gdynię i Gdańsk. Prawie 80% polskiego handlu zagranicznego idzie przez oba te porty. Dalsze możliwości rozwojowe naszych portów są jeszcze w dużej mierze niewykorzystane.

W małej wiosce rybackiej, Gdyni, liczącej w r. 1920 200 mieszkańców, rozpoczęto budowę nowoczesnego portu. Eksploatacja portu rozpoczyna się w r. 1926 a już od roku 1932 razem z Gdańskiem obsługuje Gdynia polski handel zagraniczny. W Gdyni pokazała Polska, że wspólnie z Gdańskiem ma silne i twarde postanowienie bezpośredniego udziału w wymianie towarowej, dlatego też cały naród zainteresowany jest w rozbudowie portu w Gdyni i stąd wyposażenie go w najnowsze urządzenia.

Z dawien dawna istniała na Bałtyku ożywiona żegluga, a znaczenie jej było tym większe, że żegluga ówczesna ograniczała się do kontynentu europejskiego. W owym okresie odgrywał Gdańsk przodującą rolę na Bałtyku, należąc razem z Lubeką do Hanzy. Ale już w XIX wieku przesuwa się punkt ciężkości europejskiego handlu morskiego dalej na zachód, na Morze Północne, co stoi w związku ze wzrostem znaczenia żeglugi oceanicznej. Port w Gdańsku traci swe znaczenie z chwilą rozbiorów Polski, a to na skutek utraty dużej części swego zaplecza. Hamburg i Brema, a nawet Szczecin prześcigają go.

Po Wojnie Światowej zmieniają się warunki polityczne na Bałtyku. Powstają nowe państwa jak Finlandia, Estonia, Łotwa, Litwa, a przede wszystkim Polska. Wszystkie te państwa zrozumiały doniosłość handlu morskiego i dążą do uniezależnienia swych stosunków handlowych od obcego pośrednictwa. Podczas gdy dawniej na Bałtyku panowała prawie wyłącznie żegluga trampowa, to dziś powstaje cały szereg nowych linii, nie tylko w żegludze bałtyckiej, albowiem coraz to dalsze porty są przez nie obsługiwane. Bałtyk posiada regularne połączenia okrętowe z Morzem Śródziemnym, z zachodnio - europejskimi portami, z Ameryką, Afryką, a nawet z Dalekim Wschodem i Australią.

Punkt ciężkości żeglugi europejskiej wykazuje wyraźne przesunięcie na wschód, w kierunku Bałtyku, z czym związany jest wzrost znaczenia portów bałtyckich. Obok Kopenhagi; Sztokholmu, Szczecina, Królewca coraz to większej wagi nabierają porty polskiego obszaru celnego Gdynia/Gdańsk.

W wyniku uzyskania dostępu do morza zmienił się kierunek głównych szlaków handlowych Polski o 90°. Kierunek wschód — zachód ustąpił miejsca kierunkowi północ - południe. Ładunki, które do niedawna szły przez Tczew, omijając Gdańsk, obecnie kierują się znowu do portów polskiego obszaru celnego. Że to przekierunkowanie handlu było rzeczą wskazaną i usprawiedliwioną z gospodarczego punktu widzenia, o tym świadczy szybki rozwój obu portów. Gdynia zajmuje pierwsze miejsce na Bałtyku, Gdańsk drugie. Układ ten ulega pewnym okresowym zmianom, jednakże faktem niezaprzeczalnym jest, iż pod względem obrotów towarowych porty polskiego obszaru celnego zajmują pierwsze miejsce wśród wszystkich portów bałtyckich. Wioska rybacka Gdynia liczy w r. 1920 — 200 mieszkańców, miasto portowe Gdynia w r. 1937 — 115.000 mieszkańców. Oba porty przeładowują 77,2% polskiego handlu zagranicznego, z czego na Gdynię przypada w r. 1936 — 46,3%, na Gdańsk — 30,9%. Gdynia i Gdańsk są dziś ważnymi ośrodkami handlowymi na Bałtyku, nie tylko dla Polski, lecz także dla całego szeregu krajów sąsiednich, do których należy także i Rumunia.

Do portów w Gdyni i Gdańsku zawijają prócz wielkiej ilości trampów, także cały szereg statków linii regularnych, których ilość zwiększa się z roku na rok. Oba porty usilnie starają się o rozwój żeglugi regularnej, aby w ten sposób zyskać na atrakcyjności portu wobec polskiego eksportera i importera, tudzież nie w niemniejszym stopniu wobec kupca zagranicznego, zainteresowanego w tranzycie przez Polskę. W ten sposób posiada Gdynia 53 regularnych i 12 stałych połączeń żeglugowych, Gdańsk 44 linie regularne i 16 stałych, które utrzymują regularną komunikację z przeszło 250 portami wszystkich części świata. Jest to wynikiem przewidującej polityki morskiej rządu polskiego. Ta gęsta sieć linii żeglugowych umożliwia kupiectwu naszego zaplecza na oferowanie lub zakupno towarów po niskich cenach, z przeładunkiem w naszych portach.

Dalsze korzyści, jakie dają nasze porty, polegają na tym, że zostały one już uznane za porty bazowe przez cały szereg konferencyj żeglugowych. Przewaga portu bazowego nad nie - bazowym polega na tym, iż do stawek frachtowych nie dolicza się dodaktu grupowego (range), jak to ma miejsce przy portach dalej położonych, a o małym znaczeniu. Do niedawna pobierano ten dodatek grupowy, także wobec naszych portów. Obecnie zostały one uznane za porty bazowe przez następujące konferencje:

a) w wywozie:

1) Konferencję Daleko-Wschodnią,
2) Konferencję Północno-Atlantycką dla portów leżących pomiędzy Bostonem i Norfolk,

NAJLEPSZE ŻYCZENIA

NOWEGO ROKU 1938

PRENUMERATOROM, CZYTELNIKOM I PRZYJACIOŁOM SWYM

SKŁADAJĄ

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

3) Konferencję Australijską,
4) Konferencję Środkowo-Amerykańską dla portów wybrzeża Atlantyckiego, Kolumbii, Panamy, hiszpańskiego Hondurasu z wyjątkiem Amapala,
5) Konferencję dla portów północnej części Zatoki Meksykańskiej.

b) w przywozie:

1) przez Konferencję dla Zatoki Meksykańskiej,
2) przez Północno - Atlantycką Konferencję.

Dążeniem naszych portów jest chęć zapewnienia naszej klienteli w każdej relacji szybkich, tanich i częstych połączeń żeglugowych.

Ruch statków w obu portach jest znaczny. W roku 1936 zawinęło do Gdyni 4911 statków o pojemności 4.919.763 N. R. T., opuściło port 4.909 statków o pojemności 4.898.147 N. R. T. Do Gdańska w tym samym czasie zawinęło 3.404 statków o pojemności 3.294.611 N. R. T., a wyszło 3.398 statków o pojemności 3.292.097. Do obu przeto portów razem wziętych zawinęło 10.315 statków o pojemności 8.214.376 N. R. T., a wyszło 10.307 statków o pojemności 8.190.244 N. R. T. O zróżniczkowaniu ruchu statków świadczą poniższe liczby. I tak w Gdyni, jako też w Gdańsku, reprezentowanych jest 26 bander. Pierwsze miejsce w Gdyni zajmuje bandera szwedzka, drugie polska, w Gdańsku natomiast pierwsze miejsce — bandera niemiecka, polska piąte. Większą ilość statków notuje się w Gdańsku, Gdynia natomiast ma większy tonaż przeciętny statków.

W obu portach obrót morski osiągnął liczbę 13.370.260 ton z tego 7.442.246 przypada na Gdynię, 5.628.014 t. na Gdańsk. Charakterystycznym objawem jest przewaga eksportu nad importem. Ale nie tylko eksport wzrasta, wzrasta również import, szczególnie wysokowartościowej drobnicy. W wywozie przez oba porty główną rolę gra węgiel, następnie drzewo. Przez Gdynię idzie dalej cukier, jaja, bekony, masło, wyroby żelazne, przez Gdańsk przede wszystkim zboże, oleje mineralne oraz ich pochodne. W przywozie przez Gdynię I miejsce zajmuje złom, żelazo, dalsze miejsce zajmuje bawełna, ryż surowy, nasiona oleiste wszelkiego rodzaju, owoce, skóry i garbniki. W Gdańsku na pierwszym stoją rudy, następnie



Kapitanat portu w Gdyni

różne surowce dla chemicznej przeróbki jak np. piryty, fosforyty, a także węgiel, dalej metale i wyroby metalowe, śledzie solone i towary kolonialne. W r. 1937 nastąpił dalszy wzrost obrotów towarowych, tak, że przekroczą one prawdopodobnie liczbę 16.000.000 t., przy czym obrót Gdyni wzrośnie o jakich 20%, natomiast Gdańska nawet o jakich 38%.

Dzięki dogodnemu położeniu gospodarczemu Gdynia i Gdańsk odgrywają coraz to większą rolę w ruchu tranzytowym. Tak techniczna, jako też handlowa organizacja obu portów robi stałe postępy. Z roku na rok wzrasta też tranzyt. W roku 1936 tranzyt osiągnął liczbę 800.000 t., czyli 6% obrotu ogólnego. W roku bieżącym dojdzie tranzyt do 1 miliona ton. W tranzycie na pierwszym miejscu stoi Czechosłowacja, potem idzie Rumunia. Co do rumuńskiego tranzytu, to jestem przekonany, iż ma on bardzo dobre widoki na przyszłość przed sobą.

Również w ruchu pasażerskim porty nasze odgrywają z roku na rok coraz to większą rolę. Ruch turystyczny oraz emigracyjny wciąż wzrasta. W roku 1936 ruch pasażerski w Gdyni wynosił 41.322 osoby. Jako port pasażerski posiada Gdynia dużą atrakcyjność również dla Rumunii, szczególnie w relacji do Ameryki Północnej, Południowej, tudzież i do innych krajów.

Co do urządzeń przeładunkowych, to Gdynia posiada ich 89, z tego 9 znajduje się w budowie. Godne podkreślenia w Gdyni są urządzenia przeładunkowe: 2 urządzenia taśmowe z wywrotnicami wagonowymi oraz specjalna wywrotnica mostowa. Trzy powyższe urządzenia przeładowują 1600 t. węgla na godzinę. Poza tym posiada Gdynia 9 dźwigów z chwytakami, częścio-

wo mostowych, częściowo portalowych. Godzinna wydajność pracy dźwigów chwytakowych wynosi 2,5 — 7 ton. 3 dźwigi mostowe i jeden zasobnik automatyczny o pojemności 200 t. umożliwiają przeładunek wszelkiego rodzaju rud. Dla szybkiego przeładunku złomu znajduje się na nabrzeżu Holenderskim 10 dźwigów z chwytakami i polipami. Poza tym port gdyński rozporządza dwoma dźwigami o nośności 25 i 50 ton. Dla przeładunku drobnicy służą liczne dźwigi o nośności 1½ — 7 ton. Port gdański posiada 86 urządzeń przeładunkowych. Są one niemniej nowoczesne, jak urządzenia w Gdyni. Urządzenia dla przeładunku rud są w porcie gdańskim nawet lepsze niż w Gdyni. Dalej wymienić należy 3 urządzenia taśmowe dla przeładunku węgla.

Magazyny tak w Gdyni, jak i w Gdańsku są zupełnie nowoczesne i odpowiadają wszelkim wymogom, szczególnie dostosowane są do magazynowania poszczególnych gatunków towarów.

Magazyny w Gdyni są obszerne i nawskroś nowoczesne, o powierzchni użytkowej 213.333 m², dalsze magazyny są w budowie. Port w Gdyni posiada dla różnych towarów specjalne hale składowe jak np. dla cukru, ryżu, nasion oleistych, dalej dla owoców, dla skór suchych i solonych, dla bawełny, wełny i dla najprzeróżniejszych nawozów, dalej dla tytoniu, śledzi i dla wszelkiej innej drobnicy. Dla łatwo psujących się towarów, wymagających odpowiedniej temperatury, posiada Gdynia dużą chłodnię o pojemności 1200 wagonów kolejowych oraz drugą chłodnię dla ryb o pojemności 700 ton. W pierwszej chłodni składują się jaja, masło, mięso, kawior, grzyby, cebulę, owoce i inne podobne towary. Następnie znajduje się w porcie gdyńskim elewator zbożowy o pojemności 10.000 ton. Dla towarów, pozostających w Gdyni dłuższy czas, rozporządza port całym szeregiem magazynów długoterminowych, podczas gdy w pierwszej linii znajdują się magazyny krótkoterminowe (przerzutowe), gdzie towary mogą być składowane najwyżej przez miesiąc. Następnie posiada port gdyński 2 zbiorniki na melasę o pojemności po 5.000 ton każdy. Są również obszerne otwarte place składowe na drzewo (120.000 m²), na węgiel, rudy, złom, liczące kilka setek tysięcy m², a dające tanie i dogodne możliwości składowe.

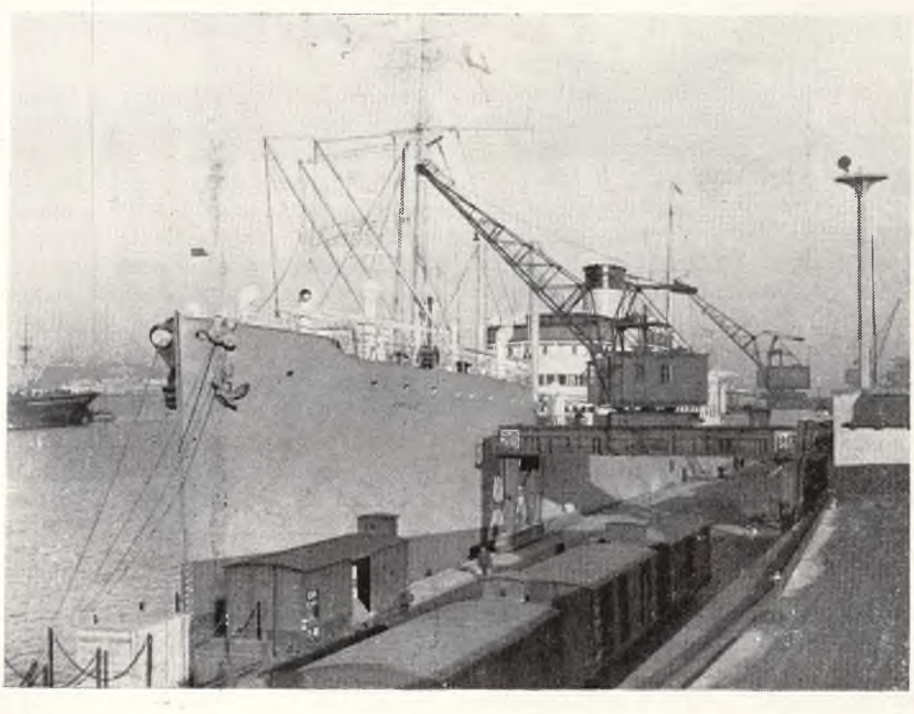
Port gdański rozporządza 265.000 m² krytej powierzchni składowej. Również posiada on doskonałe i obszerne przestrzenie dla składowania drzewa, znacznie przewyższające powierzchnię placów gdyńskich. Są również dobre place składowe dla rud i węgla. Należy szczególnie podkreślić istnienie w Gdańsku dobrze uzbrojonych obszernych hal śledziowych (34.000 m²) i dla drobnicy. Należy również wymienić zbiorniki na spirytus, melasę i produkty olejów mineralnych. Szczególnie liczne i dobrze urządzone w Gdańsku są spichlerze o ogólnej powierzchni użytkowej 115.000 m². Dalszy nowoczesny elewator, zbożowy znajduje się w budowie i w najbliższym czasie zostanie oddany do użytku. Powierzchnia lądowa placów drzewnych przekracza 200 ha, powierzchnia wodna wynosi 250 ha; na wolnych placach składa się przede wszystkim podkłady kolejowe. Znaczenie Gdańska jako portu drzewnego jest znane; swym przeładunkiem dochodzącym do 1.000.000 ton zajmuje on pierwsze miejsce w Europie.

System opłat jest w obu portach ten sam, poza tym są one jednakowo wysokie, a lepiej powiedziawszy, jednakowo niskie. Opłaty za towary tranzytowe w obu portach połowę opłat normalnych, za wyjątkiem węgla, koksu, fosforytów i innych rud, a więc dla tych towarów masowych, które opłacają i tak niskie stawki 25—30 gr za tonę. Opłaty składowe są równie niskie, 5 pierwszych dni jest wolnych od opłat dla następujących towarów: owoce świeże, jagody, pomidory, dla wszystkich innych towarów tranzytowych istnieje 30-o dniowy okres wolny od opłat składowych. Poza tym istnieje dla towarów tranzytowych jeszcze cały szereg innego rodzaju udogodnień.

Specjalnie duże znaczenie dla obrotu towarowego, a jeszcze więcej dla tranzytu posiadają, istniejące w każdym porcie, wolne strefy. Oba porty posiadają specjalne baseny w tych strefach. W Gdyni powierzchnia Wolnej Strefy wynosi 48 ha, z tego na powierzchnię wodną przypada 16 ha. Powierzchnia Wolnej Strefy w Gdańsku jest mniej więcej ta sama. W Wolnej Strefie przeładowuje się towary w obrocie zamorskim i je się odpowiednio rozdziela. Rumunia posiada dogodną sposobność stworzenia bazy wypadowej dla swej gospodarczej ekspansji na szlaku północno - południowym. Stąd prowadzi droga na rynki skandynawskie dla rumuńskiego eksportu i importu, a z drugiej strony szlak ten udostępni kupcom skandynawskim rynki w Rumunii i na Bliskim Wschodzie.

Organizacja obu portów pod względem handlowym stoi na wysokości zadania, podobnie zresztą jak i spedycja maklerka oraz firmy armatorskie. Wszelkie reklamacje i zarzuty wobec tych firm są skrupulatnie rozpatrywane przez Zarządy obu portów, a wszelkie niedomagania, jeśli jakiekolwiek wogóle zachodzą, są natychmiast usuwane.

W portach naszych kładzie się jak największy nacisk na facho-

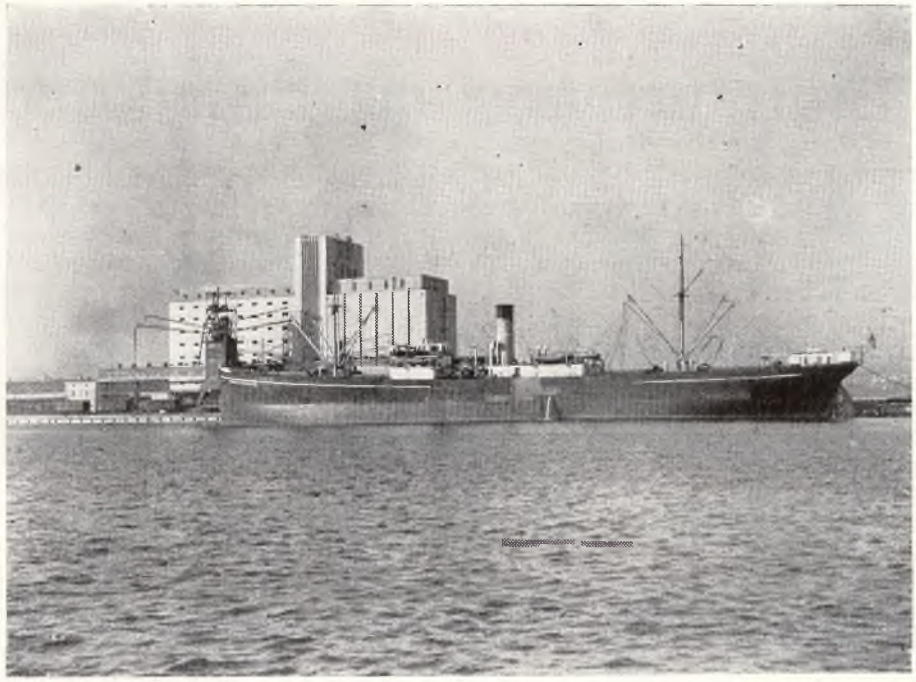


Fragment portu gdyńskiego. Na pierwszym planie nowy motorowiec szwedzki „Chile", pływający na linii regularnej Gdynia — zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej

we wykształcenie urzędników i personelu robotniczego. Oba porty posiadają cały szereg rzeczoznawców, tak odnośnie wagi, jak też jakości towaru, co ułatwia pracę naszej klienteli. Oba zarządy portów rzetelnie pracują nad ulepszeniem swych urządzeń tudzież nad usunięciem wszelkich trudności natury technicznej i handlowej. Chociaż port gdyński jest portem młodym, to jednak współpracując harmonijnie z portem gdańskim, posiadającym wieloletnie doświadczenie, potrafił zorganizować we własnym zakresie sprawny przeładunek towarów. W Gdyni tworzy się obecnie arbitraż dla bawełny i skór. Dla handlu owocami znajdują się w Gdyni aukcje owocowe, na których kupcy zagraniczni mogą korzystnie zakupywać lub sprzedawać owoce. W obu portach rozwinął się ożywiony handel rybny tak na ryby świeże, jako też i na solone lub wędzone. Szczególnie Gdańsk wyrobił sobie markę portu rybnego.

Oba porty posiadają dobrze zorganizowany rynek finansowy, który dzięki solidnym bankom ułatwia pracę portu. W obu portach znajdują się liczne konsulaty krajów importowych i eksportowych. Gdynia posiada 21 konsulów, Gdańsk nawet 41. Liczba ta, szczególnie w Gdyni, szybko wzrasta. Celem nawiązania ściślejszego kontaktu z zapleczem posiadają oba porty, wspólnie z kolejami, swe przedstawicielstwa w Pradze, Wiedniu, Budaepszcie, Haifie, a ostatnio również i w Bukareszcie. W Bukareszcie przedstawicielstwo Polskich Kolei Państwowych oraz Portów mieści się przy Anastase Simu 6.

Zanim zakończę mój pobieżnie ujęty referat, chciałbym jeszcze pokrótce wskazać na naturalną siłę atrakcyjną naszych portów wobec Rumunii. Nie ulega wątpliwości, iż zaplecze portów Gdyni i Gdańska obejmuje Rumunię, podobnie zresztą jak vice


Nowouruchomiony elewator zbożowy w porcie gdyńskim

verse, Polska leży w zapleczu czarnomorskich portów rumuńskich. Gospodarczo rzecz biorąc jest Rumunia związana z państwami dunajowymi i bałkańskimi. Jednakże Rumunia nie ogranicza się tylko do wymiany towarowej ze swymi sąsiadami, lecz aspiracje jej idą dalej i właśnie tu zazębiają się nasze interesy nie jako konkurentów, lecz jako współpartnerów dążących do jednego celu. Rumunia nie ogranicza się tylko do Morza Czarnego, lecz rozszerza swą działalność na państwo skandynawskie, a nawet na Anglię. Przez Gdańsk i Gdynię prowadzi również droga do Ameryki.

Rumunia jako kraj rolniczy, szuka rynków zbytu w krajach uprzemysłowionych jak Anglia, Belgia, Szwecja, a właśnie przez Gdynię i Gdańsk prowadzi najkrótsza i najszybsza droga, którą może eksportować swe płody rolne, a sprowadzać wytwory przemysłowe.

Po raz pierwszy posłużyła się Rumunia naszymi portami w roku 1924. Poszły wówczas wytwory przemysłowe z Anglii przez Gdańsk, chodziło przy tym o szybki transport, który też uskuteczniono ku zadowoleniu obu stron. Dobre doświadczenia poczynione przy tej transakcji skłoniły rumuńskie koła gospodarcze do kierowania dalszych ładunków, przez nasze porty, tym razem na wywozie. W ten sposób zapoczątkowany tranzyt z i do Rumunii rozwija się stopniowo. Szły najprzód ładunki zboża i roślin strączkowych, potem kukurydza, nasiona oleiste, makuchy, drzewo, celuloza, jaja, skóry, bekony, mąka i otręby. Następnie szły rudy manganowe, oleje mineralne oraz ich pochodne, tudzież wszelkie inne towary. W tranzycie na przywozie do Rumunii wymienić należy śledzie, maszyny, artykuły chemiczne i szmaty. Przywóz do Rumunii kieruje się przeważnie na Gdańsk, przez Gdynię natomiast idzie wywóz. Linie regularne zawijają przeważnie do obu portów, przy czym niektóre zawijają wpierw do Gdyni, inne znów do Gdańska. W ten sposób importerzy i eksporterzy posiadają do wyboru dwa porty i dwie daty przyjazdu i odjazdu statków. Zależnie też od swej kalkulacji mogą kierować ładunki bądź do Gdyni, bądź do Gdańska. Dużą rolę w wyborze odpowiedniego portu gra ich specjalizacja, a więc i w tej dziedzinie posiada kupiec zagraniczny daleko idące udogodnienia.

Gdynia i Gdańsk są tanimi portami, przy czym są bardzo nowocześnie wyposażone pod względem technicznym, a do tego są naturalną drogą dla rumuńskiego tranzytu. Sądzę, iż leży we wspólnym naszym interesie, aby tak pięknie nawiązane stosunki handlowe pomiędzy Rumunią i naszymi portami były dalej rozbudowywane. Przyniesie to niewątpliwą korzyść obu stronom. W rozwinięciu i utrwaleniu połączenia i wymiany towarowej między Bałtykiem, Morzem Północnym i Atlantykiem z jednej strony, a Morzem Czarnym i Morzem Śródziemnym z drugiej, zainteresowana jest tak Rumunia, jako też i nasze porty Gdynia i Gdańsk.

Mgr MAKSYMILIAN RYLKE

Stan prawny na Bałtyku dawniej i dziś

PODOBNIE jak stosunki między jednostkami regulowane są przez prawo, tak i stosunki między organizacjami wyższego rzędu, to znaczy między państwami, normowane są przez prawo, zwane prawem narodów lub międzynarodowym prawem publicznym (Völkerrecht, droit de gens, International law, Law of nations). Prawo to jest, jeśli tak powiedzieć można, jedną z „młodszych" dziedzin prawnych.

Nawiązując do naszego zagadnienia, stan prawny na Bałtyku normuje przede wszystkim międzynarodowe publiczne prawo morskie czasu wojny i pokoju, będące częścią składową prawa narodów, oraz krajowe publiczne prawo morskie, będące częścią prawa wewnętrzego odnośnego państwa.

Każdorazowe stosunki prawne na Bałtyku w wiekach średnich i nowożytnych były wynikiem ciągłych zmagań o „dominium mari's Baltici". Dążenia te były zresztą zgodne z ówczesnymi poglądami doktryn prawnych, głoszących, iż obszary wodne można tak samo zawłaszczać i wykonywać na nich władzę zwierzchnią, jak na obszarach lądowych. Dopiero Hugo Grocjusz (XVII w.), nazywany duchowym ojcem prawa narodów, wystąpił z teorią o „mareliberum" w przeciwieństwie do „mare clausum", wysuwając kardynalną i ogólnie dziś uznawaną zasadę wolności mórz, przy czym przez morze wolne należy rozumieć obszary wód leżące poza morzem przybrzeżnym, dostępne dla użytkowania przez wszystkie państwa w równej mierze. Wynika stąd, że „prawo swobodnego korzystania z pełnych mórz jest wspólnym dobrem narodów" (Z. Sarna): Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju i wojny.

Sytuację na Bałtyku gmatwała jeszcze ta okoliczność, iż Bałtyk posiada nieliczne połączenia z resztą wód europejskich. Do połowy wieku XIX istniały tylko 3 naturalne przejścia wodne: 1) Sund, 2) Wielki Bełt, 3) Mały Bełt, wszystkie w rękach Danii. Nic też dziwnego, iż królowie duńscy, dzierżąc jako by klucze do Bałtyku, uważali się za jego panów, uprawnionych do ciągnięcia zysków z żeglugi morskiej w formie opłat za przejście cieśnin, oraz do otwierania lub zamykania Bałtyku dla poszczególnych państw, zależnie od swych politycznych lub gospodarczych celów. Dziś dzięki postępowi technicznemu obok przejść naturalnych, mamy jeszcze 3 przejścia sztuczne: 1) Kanał Kiloński, 2) Kanał Gjöta, 3) rosyjskie połączenie Bałtyku z Morzem Białym. To ostatnie może w przyszłości odegrać doniosłą rolę. Dziś jest Wielką niewiadomą.

Na Bałtyku istniały poza tym pewne stałe antagonizmy pomiędzy poszczególnymi mocarstwami, jako wypływ warunków natury geograficznej, politycznej lub handlowej. I tak przez całe wieki istniało współzawodnictwo Danii i Szwecji oraz Polski i Moskwy. Niestety egoistyczna i krótkowzroczna polityka dynastyczna Wazów spowodowała długie i mordercze wojny szwedzko - polskie, kładąc kres mocarstwowemu stanowisku obu narodów. Z osłabienia obu partnerów, predystowanych zresztą przez cały szereg czynników do wzajemnej współpracy, skorzystała Moskwa i Brandenburgia, gotując przez to przyszłą zagładę dla Rzeczypospolitej.

Historyczna rola Bałtyku rozpoczyna się w IX-ym wieku, kiedy to Bałtyk był widownią śmiałych wypraw ludów skandynawskich bądź wojennych, bądź też kupieckich. Południowe brzegi morskie należały do państw słowiańskich (Obotryci, Rugia), które posiadały własne porty jak np. Wołyń, Starogard, Rerig i inne, dalej żeglugę tudzież ożywione stosunki handlowe, opanowując handlowo Bałtyk długo wcześniej przed szczepami niemieckimi. Dopiero wypierani przez Niemców, Słowianie zmuszeni byli szukać zarobku w wyprawach łupieskich na miasta duńskie i skandynawskie. Celem zwalczania tych wypraw pirackich zawarli Henryk Lew i Waldemar I Duński porozumienie, a niedługo potym Waldemar II Duński zagarnia zachodnią część południowego wybrzeża do Bałtyku pod swoją władzę. W tym też okresie królowie polscy zdobywają zwierzchnictwo nad ziemiami nadmorskimi od Odry do Wisły.

Wiek XIII jest widownią współzawodnictwa dwu ośrodków ówczesnego handlu: dawnego emporium handlowego Wisby i nowowystępującej niemieckiej potęgi handlowej, Lubeki. Oba miasta zakładały w dalszych okolicach nadmorskich faktorie handlowe, rządzące się własnymi prawami. Rywalizacja i rozległe stosunki handlowe ujawniły konieczność obopólnego porozumienia, tak między sobą jak i porozumienia z narodami, z którymi miasta te prowadziły handel. Były to pierwsze kroki nad uregulowaniem i ujednostajnieniem stosunków prawnych na Bałtyku w szerszym zakresie. Myślą tych połączeń była chęć zepewnienia jak największej wolności handlu w czasie wojny i w czasię pokoju (zwolnienia od pewnych opłat). W roku 1293, powstaje nowa potęga polityczna, a mianowicie związek miast północnych czyli t. zw. Hansa. Pokój stralsundzki z r. 1370 utrwalił hegemonię Hansy na Bałtyku aż po wiek XVI. Istotą tego związku była zasada, iż członkowie jego uprawnieni byli do korzystania z ochrony i praw niemieckich poza granicami Niemiec, stając się w ten sposób aktywnymi i świadomymi krzewicielami niemieckości. Stąd powstała nazwa „Hansa Teutonica". Ważnym jest, iż wytworzyła ona własne prawo morskie „Waterrecht". Początkiem końca hegemonii Hansy było zdobycie niezawisłej Rzeczypospolitej Nowogrodu przez książąt moskiewskich, co pociągnęło za sobą zamknięcie w roku 1497 faktorii kupców hanseatyckich. Ze wzrostem ruchu na Sundzie wzrasta również znaczenie i potęga królów duńskich, którzy posiadając przejścia na Morze Północne, zaczynają się uważać za panów Morza Bałtyckiego, pobierają przy tym opłaty od statków płynących w obu kierunkach i roszcząc sobie prawa do otwierania lub zamykania Bałtyku dla pewnych państw, zależnie od celów handlowych lub politycznych królów duńskich. I tak naprzykład dopiero siłą zmusza Duńczyków cesarz Karol V do otwarcia Bałtyku dla statków holenderskich, opanowujących z czasem handel na tym morzu, który nabiera coraz to większego znaczenia dla Europy Zachodniej. Bałtyk zajmuje miejsce Morza Śródziemnego, gdzie usadowiła się potęga turecka nisz-

cząca handel ze Wschodem. Staje się przeto widownią międzynarodowych gier dyplomatycznych i krwawych starć orężnych nie tylko państw nadbałtyckich, ale w coraz to większym zakresie także zainteresowanych mocarstw zachodnio - europejskich, pragnących zapewnić sobie w braku powszechnie obowiązujących i jednolitych norm prawa narodów, jak najdogodniejsze prawa „użytkowania" dróg morskich na Bałtyku. W myśl ówczesnej teorii o „mare clausum", które mogło być własnością pewnego państwa, Bałtyk przedstawiał istną szachownicę wpływów, obszarów zawłaszczonych itd., a nad tym wszystkim królowała teza królów duńskich o Bałtyku jako morzu, jeżeli nie duńskim, to w każdym razie obarczonym służebnościami na rzecz Danii. Wyrażało się to w konieczności uiszczania opłat za przejście cieśnin duńskich. Coprawda wielokrotnie podnosiły się protesty przeciw pobieraniu ich zniesiono je jednak dopiero w r. 1857 na podstawie umowy międzynarodowej i po zapłaceniu Danii odszkodowania w kwocie 91.000.000 fr. złotych.

Tego rodzaju teorie prawne o morzu były powodem powstania i istnienia pewnych instytucyj i zwyczajów prawnych. I tak Bałtyk, podobnie zresztą jak i inne morza, był trapiony w wiekach średnich przez instytucję kaprów, korsarzy, (corsaires, privateers, Kaper). Były to osoby prywatne, zrzeszone w pewnego rodzaju przedsiębiorstwa, do których pomocy zwracały się państwa na wypadek wojny morskiej, wystawiającym t. zw. list kaperski (lettre de represailles, letters of marque, Kaperbrief). Stan ten odpowiadał zresztą instytucji wojsk zaciężnych na lądzie, albowiem system kondotierski był podówczas ogólnie rozpowszechniony i stosowany. Na Bałtyku kaprów używała Polska w wojnach ze Szwecją i Moskwą, a w Szwecji Karol IX przeciw królowi duńskiemu Chrystianowi IV. Wiele sporów wywołał też zwyczaj salutowania na morzu bandery tego kraju, który miał dominium maris na danym obszarze; kraj taki miał również prawo zatrzymywania i rewidowania obcych jednostek. Stoi to w związku z istnieniem embarga (hiszp. embargar = zatrzymać). Oznacza to zajęcie neutralnego statku handlowego lub innych przedmiotów, stanowiących własność obcych obywateli. Te i inne jeszcze kwestie międzynarodowego prawa morskiego (kontrabanda, zasada wolności handlu państw neutralnych w czasie wojny, kwestie złączone z konfiskatą ładunku) zostały uregulowane w 1570 roku na Kongresie w Szczecinie, w którym brało udział około 20 państw.

Polska Jagiellonów, dzięki zwycięstwu nad Zakonem Krzyżackim oraz dzięki odzyskaniu przez to dostępu do morza, stanęła w obliczu ważkich zagadnień morskich. Rzeczypospolita przeżywała podówczas złoty wiek rozwoju politycznego i kulturalnego. Jagiellonowie, a przede wszystkim król Zygmunt August, zrozumieli doniosłość chwili i całą swą energię skupili w dążeniu do zapewnienia Polsce należnego jej miejsca wśród mocarstw morskich. Polska była podówczas śpichlerzem Europy Zachodniej, nic też dziwnego, iż nie chciała być czynnikiem li tylko biernym.

Uznając za nieprzejednanego wroga Rzeczypospolitej państwo moskiewskie, Zygmunt August stara się je odepchnąć od Bałtyku, a przez to od kontaktu z Europą Zachodnią. Dlatego walczy o Inflanty (wojna siedmioletnia), ten newralgiczny punkt północy, gdzie się krzyżują interesy Polski, Moskwy, Danii i Szwecji; zwalcza również wszelkimi środkami (kaprowie) żeglugę narewską, pozostającą pod bezpośrednim wpływem wybitnego polityka, Iwana Groźnego. Był to początek całego szeregu wojen t. zw. wojen północnych, trwających 2 wieki.

W pierwszej fazie tej wojny zaszły 3 ważne wypadki: 1) Dania zamyka Sund, a więc i Bałtyk dla wszelkiej żeglugi (r. 1565). Działa przy tym jako sprzymierzeniec Polski przeciw Moskwie, a więc żegludze narewskiej, oraz Szwecji, z którą prowadziła wojnę na morzu. 2) Gdańsk odmawia Zygmuntowi Augustowi pomocy i wypędza kaprów, będących na służbie króla. 3) Rozszerzenie praw dziedzicznych do Prus sekularyzowanych na linię brandenburską Hohenzollernów. Z upartą konsekwencją będą Prusy w dalszym ciągu wykorzystywały momenty osłabienia Polski dla swych celów, zajmując coraz to bardziej wrogie stanowisko wobec Rzeczypospolitej. Co do Gdańska, to miasto to niechętnie patrzyło na poczynania Polski na morzu, zazdrośnie strzegąc swych partykularnych interesów, opierając się przy tym na niejasno sformułowanym „privilegium mognum" Kazimierza Jagiellończyka. Za swe wystąpienie przeciw kaprom został Gdańsk pozwany przed sejm za obrazę majestatu (1569), a na następnym sejmie (1570) przyjęto uchwały, t. zw. Constitutiones Carncovianae, komisji sądzącej zatarg. Zawierały one program morski Rzeczypospolitej, tudzież wyliczały prawa króla na morzu, jak np. otwieranie i zamykanie żeglugi, zakładanie portów, sądownictwo morskie, nakładanie opłat, zbieranie bursztynu, Gdańskowi natomiast Constitutiones Carncovianac przyznają tylko prawa handlowe, odbierając dotychczasowe prawa polityczne na morzu. Niestety wiekopomne te postulaty, stanowiące dowód dojrzałości politycznej pokolenia, nigdy nie weszły w życie.

Kontynuatorem polityki morskiej Jagiellonów, był Stefan Batory. Mieczem starał się rozstrzygnąć spór z Gdańskiem, lecz niestety ostatecznemu złamaniu opozycyjnego stanowiska tego miasta, stanęły na przeszkodzie czynniki natury finansowej, dalej sojusz Gdańska z Danią, a co najważniejsze, najazd Moskwy na Inflanty.

Stefan Batory zwraca się przeciw Moskwie, zwycięskimi wyprawami odcinając ją od morza. Pierwszy akt wojen północnych o „dominium maris Baltici" zakończył się pełnym triumfem Polski.

Celem utrwalenia panowania na morzu wybiera się na króla młodego królewicza szwedzkiego, Zygmunta Wazę z krwi Jagiellonów. Przed Polską odsłaniały się rozległe horyzonty mocarstwa morskiego: Moskwa zgnębiona, unia personalna ze Szwecją. Polscy mężowie stanu zamierzają uderzyć na Danię, zdobyć Sund i Bełty, te klucze Bałtyku i w ten sposób zawładnąć morze i rozciągnąć na nim prawa suwerenne Rzeczypospolitej.

Niestety unia personalna niedoszła do skutku, Szwecja protestancka przechodzi na stronę młodszej linii Wazów, a w walkach dynastycznych kruszeje potęga Polski.

Wiek XVII-ty był widownią długotrwałych konfliktów, których są dwie przyczyny: 1) Walka dynastyczna dwu gałęzi rodu Wazów. 2) Walki Kościoła katolickiego z protestantami. Celem wtórnym obu kompleksów było zdobycie władztwa nad Bałtykiem.

Szwecja pod przewodem „lwa północy" króla Gustawa Adolfa i jego kanclerza Oxenstjerna dochodzi w XVII-ym wieku do niespotykanej w dziejach potęgi. Źródłem finansowym króla Gustawa Adolfa był podbój głównych portów bałtyckich i ciągnienie z nich olbrzymich zysków celnych. Po zdobyczach terytorialnych na Polsce i Prusach, Gustaw Adolf przenosi działania wojenne na teren cesarstwa niemieckiego i choć ginie, to jednak pokój westfalski gruntuje mocarstwowe stanowisko Szwecji w Europie. Pokój w Roeskilde zawarty między Szwecją i Danią w r. 1658 oddaje kontrolę nad Sundem Szwecji. W pokoju tym sformułowana została po raz pierwszy na forum międzynarodowym zasada, iż Bałtyk ma być morzem zamkniętym dla flot wojennych państw niebałtyckich (patrz późniejsze Deklaracje Zbrojnej Neutralności), jednakże zasada ta z powodu sprzeciwu Anglii nie wchodzi w życie. Dalsze wojny polsko - szwedzkie stanowią kres tak mocarstwowego stanowiska Polski na morzu (utrata Inflant w pokoju oliwskim w r. 1660), jak i wycieńczają samą Szwecję.

Korzysta z tego osławiony trzeci: do głosu dochodzą Prusy i Moskwa. Jeszcze Jan III Sobieski stara się prowadzić samodzielną politykę morską i szykuje zbrojną wyprawę przeciw Prusom uwikłanym w wojnę ze Szwecją, celem rewindykacji Prus Książęcych, ale do orężnej rozprawy nie dochodzi.

Wiek XVIII stoi pod znakiem hegemonii Rosji na Bałtyku, ugruntowanej zwycięską Wojną Północną i pokojem nysztadzkim (1721 r.) Potęga Szwecji zostaje ostatecznie złamana. Dalsze ważne przemiany powoduje wojna siedmioletnia (1756 — 1763), podczas której Rosja, Szwecja i Dania zawierają konwencję, głoszącą neutralizację morza Bałtyckiego. Można ją uważać za wstępny krok do słynnej Deklaracji Zbrojnej Neutralności.

Na skutek inicjatywy Katarzyny II., zawierają w roku 1780 wrogo ustosunkowane do Anglii państwa Pierwszą Ligę Zbrojną Państw Neutralnych. Do Ligi tej należały: Rosja, Dania, Prusy, Austria, Królestwo Obojga Sycylii, po tym dochodzą jeszcze Francja, Hiszpania, Holandia i Stany Zjednoczone. Celem Ligi było stworzenie *modus vivendi* dla żeglugi państw neutralnych podczas wojny. Odnośnie Bałtyku Deklaracja Zbrojnej Neutralności głosiła: „Bałtyk, jako morze zamknięte, nie powinno być dostępne niepokojom wojennym". Poza tym Deklaracja Zbrojnej Neutralności ustanawiała cały szereg zasad prawnych odnośnie żeglugi morskiej, które z czasem stały się powszechnie obowiązującymi, jak n. p.: zasada wolności żeglugi statków neutralnych przy brzegach państw wojujących, zasada nietykalności towaru nieprzyjacielskiego na statku neutralnym (free ship — free goods) w przeciwieństwie do mało liberalnych zasad angielskich (z Consolato del mare z XI w.); oraz zasada rzeczywistości i fizycznej skuteczności blokady portów lub brzegów.

Chęć izolowania Bałtyku od konfliktów międzynarodowych przejawia się również w konwencji zawartej dnia 24 marca 1794 r. między Szwecją i Danią: La mer Baltique devant toujours etre regardee comm une mere fermée et inaccesible à de vaisseaux armés de parties en guerre éloignées". Takie same postanowienia głosi Druga Liga Zbrojna Państw Neutralnych z roku 1800, w skład której wchodziła Rosja, Prusy, Dania i Szwecja. Jednakże Nelson niszczy w r. 1801 flotę duńską pod Kopenhagą i otwiera Sund. Anglia siłą wchodzi na Bałtyk, nie uznając ograniczeń wolności mórz.

Nadchodzą czasy blokady kontynentalnej, zmontowanej przez Napoleona celem wygłodzenia Anglii. Pomimo to statki angielskie, konwojowane przez wojenne fragoty wiozą surowce bałtyckie do blokowanej Anglii.

Mija groźna i wspaniała epopea napoleońska. Na Bałtyku dominuje Rosja i Prusy.

Lata 1856 — 57 były brzemienne w skutki dla prawa morskiego w ogólności, a dla stanu prawnego na Bałtyku w szczególności. Oto na Kongresie Paryskim (1856), odbytym na zakończenie Wojny Krymskiej, uchwalono Deklarację, do której przystąpiło 41 państw. Znosiła ona ostatecznie instytucję korsarstwa, uznawała jedynie efektywną blokadę brzegów i portów nieprzyjacielskich oraz głosiła zasadę, wyrażoną już w Deklaracji Zbrojnej Neutralności (1780), a streszczającą się w aforyźmie: „frei Schiff — frei Gut; unfrei Schiff — frei Gut". Na tymże Kongresie uchwalono również demilitaryzację wysp Alandzkich, będących pomostem pomiędzy Szwecją i Finlandią.

Wzrost ruchu przez Sund w XIX wieku, będący funkcją rozwoju żeglugi parowej, spowodował wspólne wystąpienie państw morskich przeciw opłatom na Sundzie. Dania zmuszona była zrzec się tego uprawnienia, lecz za odszkodowaniem jednorazowym w kwocie 91.000.000 fr. zł., przyznanym w układach, podpisanych w Kopenhadze i Waszyngtonie w roku 1857, przez ważniejsze państwa morskie Europy i Ameryki z jednej, i przez

Danię z drugiej strony. Chociaż postanowienia te dotyczyły tylko wolnego przejścia statków handlowych, to jednak zwyczajowo przyjęło się to także i dla flot wojennych. Już podczas wojny krymskiej Dania nie wysuwała żadnych objekcyj na przejście wojennych jednostek Anglii i Francji na Bałtyk mimo sprzeciwu Rosji. W pięćdziesiąt lat później, podczas wojny japońsko - rosyjskiej, bałtycka flota rosyjska, płynąca na Daleki Wschód, przeszła przez Wielki Bełt, korzystając nawet z pomocy duńskich pilotów rządowych. Rząd japoński wystosował wówczas ostry protest za naruszenie jakoby zasad neutralności, nie bacząc na to, iż stosunki neutralności w żadnym wypadku nie mogą dotyczyć cieśnin, łączących morze otwarte. Dlatego też, by zerwać ostatecznie z reminiscencjami Deklaracji Katarzyny II z r. 1780, król duński wydaje w r. 1912 dekret głoszący obecnie panującą zasadę:

„Okręty wojenne stron wojujących posiadają prawo nieskrępującego przejścia przez wody neutralne, łączące Morze Północne z Bałtykiem".

W działaniu Danii uwidacznia się zwycięstwo doktryny wolność mórz w odniesieniu do Bałtyku. Koniec wieku XIX i początek XX (nie mówiąc o czasach powojennych, o czym będzie mowa w części II-ej) stanowią widomy znak przeciwstawienia się wieki trwającym tendencjom poszczególnych państw względnie grupy państw, do traktowania Bałtyku jako terenów, na których rozciągać się mogą ich przemożne wpływy. Lecz dopiero wojna światowa i powstanie nowych narodowych organizmów państwowych nad Bałtykiem ugruntowało ostatecznie zasadę: „mare liberum" w przeciwstawieniu do „mare nostrum". (C. d. n.)

B. K.

Zagadnienie importu skór drogą morską

POLSKA, jako kraj o przewadze nizin, posiada hodowlę bydła nizinnego o skórze cienkiej i miękkiej, nienadającej się np. na pasy transmisyjne, podeszwy i t. p. Zmuszona jest zatym warunkami geograficznymi i klimatycznymi importować skóry, pochodzące z bydła stepowego o skórze twardej i grubej lub też skóry zwierząt, których hodowla nie jest rozwinięta dostatecznie np. skóry baranie, koźle itp.

Gros zatym skór importowanych przez Polskę przypada na skóry surowe i nieznaczny zaledwie odsetek na skóry wyprawione, których produkcja na terenie Polski albo jest za skąpa albo też nie stoi na poziomie jakości skór zagranicznych np. skóry lakierowane, zamszowe i t. p.

Według statystyki handlu zagranicznego ogólny import skór zagranicznych w latach od 1934 — 1936 przedstawiał się następująco: (w tonach)

Rok	Skóry surowe	Skóry wyprawiane	Ogółem
1934	25.550.—	535.—	26.085 —
1935	27.623.—	581.—	28.204.—
1936	25.339.	607.—	25.946.—

Skóry surowe odgrywają w ogólnym imporcie skór do Polski rolę dominującą, gdyż stanowią ca 98% całości importu tego artykułu.

Skóry surowe, importowane do Polski, pochodzą głównie z kilku ośrodków światowych, z których najważniejsze: Argentyna, Brazylia i Holandia, gdy chodzi o skóry bydlęce i świńskie; Australia — skóry baranie i owcze, za pośrednictwem Francji i Anglii; Austria i Czechosłowacja — skóry cielęce.

Import skór surowych do Polski do r. 1929 odbywał się przeważnie drogą lądową, przy czym skóry z Austrii i Czechosłowacji szły bezpośrednio drogą kolejową natomiast skóry z krajów zamorskich — za pośrednictwem Hamburga, Rotterdamu, Antwerpii i częściowo Gdańska. Dopiero w r. 1931 na widownię w zakresie importu skór wchodzi port gdyński.

Import skór przez porty polskiego obszaru celnego ilustruje następujące zestawienie: (w tonach).

Rok	Gdańsk	Gdynia
1929	3 517	—
1930	5 897	104
1931	4.187	249
1932	3.261	8.641
1933	1.608	16.638
1934	748	30.782
1935	284	30 077
1936	338	30.596
11 mies. 1937	10 mies. 198	25.111





Gdynia — Panorama portu i miasta

Przełomowym momentem w imporcie skór jest r. 1932, w którym przez port gdyński przechodzi już 8.641 t. Od r. 1932 import wzrasta niemal progresywnie dochodząc w r. 1934 do liczby powyżej 30 tysięcy i na tym poziomie utrzymuje się aż po dobę dzisiejszą. Na stan ten złożyły się zabiegi Polskiego Przemysłu Garbarskiego, dzięki którym na konferencji w Londynie w roku 1932 Gdynia została przewidziana jako miejsce arbitrażowe dla skór surowych. Ponadto przyczyniła się również w dużym stopniu polityka handlu zagranicznego, zmierzająca do przesunięcia importu skór z dróg lądowych na drogę morską via porty polskiego obszaru celnego Gdańsk i Gdynia.

Import skór surowych przez port gdyński za ostatnie 3 lata z wyszczególnieniem krajów pochodzenia wzgl. krajów pośredniczących w sprzedaży przedstawia się w sposób następujący:

	(W tonach)		
	1936	1935	1934
Abisynia	—	—	14.9
Afryka Bryt. Zach.	—	60.9	33 1
Algier	12 7	8.2	14.4
Anglia	689.7	620.6	593 —
Argentyna	10.197 3	5.082.4	3.740.6
Australia	—	—	73.5
Belgia	2.623 7	2.463.8	1.824.—
Brazylia	881.1	1.446 3	2.895.9
Ceylon	12 2	—	275.9
Chile	—	—	13.8
Chiny	10.4	—	—
Dania	65.—	81.5	782.7
Egipt	1.7	9.5	—
Equador	—	—	7.8
Estonia	73.9	85.6	31.—
Finlandia	341.4	161.8	93.2
Francja	129.—	1.027.7	1.333.6
Grecja	—	9 7	9.1
Gwatemala	6.1	—	—
Hiszpania	5.1	27.2	15.1
Holandia	8.042 3	9.813 1	9.682.3
Indie Brytyjskie	42 4	30.8	124.9
Indie Holenderskie	—	—	513.5
Iran	—	—	7.9
Kanada	11.6	—	9.9
Kolumbia	41.9	20.—	403 8
Kuba	—	—	296.6
Litwa	8 —	—	199.8
Łotwa	11.3	—	—
Malakka Bryt.	—	8.1	—
Marokko	3.7	—	—
Meksyk	—	34.2	—
Mosambik	12 3	—	—
Niemcy	3 891.1	6.374.8	6.107 1
Norwegia	121.4	96.1	206.4
Nowa Zelandia	—	—	6.9
Nigeria	3.1	—	—
Palestyna	67.1	89 6	50 5
Peru	—	—	39.2
Sandomingo	—	—	9.8
Somali Franc	5.9	7.1	—
Stany Zjedn. A. P.	383.5	241.—	192.—
Szwecja	714.9	400.—	522.—
Węgry	—	11 3	—
Urugwaj	385.9	1.614 8	609.8
Unia Poł. Afrykańska	1 791 3	255.5	42.7
Włochy	—	—	5.2
Tanganika	4.5	—	—
Razem:	30.596.2	30 077 —	30.781.9

Stosunek skór surowych, pochodzących z bydła stepowego Ameryki Środkowej i Południowej, do skór z bydła hodowanego w Europie przesuwa się coraz bardziej na korzyść tych pierwszych, i to w tym stopniu, że skóry zamorskie stanowiły w r. 1932 tylko trzecią część, a od roku 1935 już dwie trzecie całego importu skór.

Zanim omówiona zostanie kwestia za czyim pośrednictwem towar ten przychodzi do Polski, poświęcić należy kilka słów organizacji importu skór pochodzenia zagranicznego.

Cały handel skórami spoczywa w ręku kilkunastu wielkich firm, pośredniczących, osiadłych głównie w miastach portowych Europy, jak Rotterdam, Hamburg, Le Havre, Paryż, Antwerpia i do pewnego stopnia Londyn. Gros, bo 90% pośredników w tych portach stanowi element żydowski. Do najważniejszych firm pośredniczących w sprzedaży i dostawie skór do Polski należą:

N. V. Kaufmann i Huidenhandel ltd. — Rotterdam, Samuel & Rosenfeld — Hamburg, Sonnenberg — Hamburg, Gustaw Viengreen — Hamburg, Victor Herrmann — Paryż i Havre, Maks Osterriede — Antwerpia.

Firmy te spełniają w handlu skórami rolę wielkich pośredników, gdyż posiadają rozgałęziony aparat kupna — sprzedaży w krajach produkcji skór surowych, a głównie w krajach Ameryki Południowej, jako też liczne reprezentacje w krajach europejskich, importujących skóry, między innymi i w Polsce. Np. Polsko - Holenderskie Towarzystwo dla Handlu Skórami w Białymstoku należy do koncernu N. V. Kaufmana w Rotterdamie. Dodać należy, że filie wyżej wspomnianych firm europejskich występują w Ameryce Południowej, a w pierwszym rzędzie filie w Buenos Aires, Balcia i Montewideo również w roli eksporterów.

Rotterdam należy do jednych z większych rynków handlowych dla skór, gdzie znajdują się olbrzymie składy konsygnacyjne tego towaru. Najpoważniejszą firmą w porcie rotterdamskim jest N. V. Kaufman Huidenhandel. Spełnia ona rolę wielkiego pośrednika w handlu skórami, posiadająca agencję w Ameryce Południowej, jako kraju produkcji i w krajach Europy, jako odbiorcy tego towaru a m. i. w Polsce (Białystok).

Dzięki tej organizacji duży odsetek skór idzie do Gdyni ze składów tej firmy w Rotterdamie lub bezpośrednio z Ameryki Południowej, lecz za jej pośrednictwem.

W Hamburgu największą rolę pośredniczącą w handlu skórami odgrywa firma Samuel i Rosenfeld, następnie Elias Moos. Obydwie te firmy przez agentów w Ameryce Południowej oraz agentów podróżujących dokonywują transakcji kupna — sprzedaży na Polskę. W imporcie skór do Polski odgrywają niemałą rolę również pośrednicy osiadli w Hawrze. Dokonywują oni z Polską transakcji skór australijskich i argentyńskich i to wyłącznie skór owczych naturalizowanych w paryskich zakładach dla zdejmowania wełny ze skór owczych, baranich i t. p. Zarazem należy nadmienić, że skóry pochodzenia kolumbijskiego przychodzą do Polski via Nowy Jork zapomocą istniejących linii okrętowych łączących porty St. Zjednoczonych Ameryki z portem gdyńskim.

Do r. 1929, jak już wspominano wyżej, port gdyński udziału w imporcie skór do Polski nie brał. Nie odgrywał pod tym względem wielkiej roli również port gdański, ponieważ nie leżało w interesie głównych pośredników handlu skórami, Rotterdamu i Hamburga, kierowanie transportów na port gdański. Dopiero nacisk ze strony przedstawicieli polskiego przemysłu garbarskiego, zrzeszonych w Naczelnej Radzie Związku Garbarzy w Warszawie, na Rotterdam i Hamburg, próby nawiązania bezpośredniego kontaktu z producentami skór, z pominięciem pośrednictwa, a również w dużej mierze preferencje celne, a zwłaszcza sposób udzielania i wystawiania pozwoleń przywozu, w których jako warunek stawiano klauzulę, że zakupione partie skór kierowane mają być na Gdynię, zmusiły głównych pośredników od poprzedniego stanowiska i kierowania transportów skór na port gdyński, co od razu uwydatniło się w fakcie, że w roku 1934 prawie cały import skór z przeznaczeniem dla Polski, a także pewne partie dla krajów na zapleczu, przeszły przez port gdyński.

W dużej mierze do takiego stanu przyczyniło się istnienie regularnych połączeń okrętowych między Gdynią a portami Ameryki Południowej (Johnson Line i Fińska Syd Ameryka Linien w odstępach miesięcznych wreszcie nowootwarta linia G. A. L'u).

Niemałe znaczenie miał również wpływ na ten stan samych pośredników, którzy na skutek ruchu antysemickiego w Niemczech i Gdańsku starali się jak tylko można omijać port gdański.

Do kierowania partii skór kierowanych na port gdyński przyczyniło się również powstałe w Gdyni pod koniec 1933 r. Towarzystwo Handlu Zamorskiego skórami Sp. z o. o. Firma ta zakupuje bezpośrednio partie skór w Ameryce Południowej i stamtąd kieruje je na port gdyński. Nabyty towar firma magazynuje w porcie gdyńskim i odsprzedaje partiami garbarniom, udzielając przy tym najczęściej krótkoterminowego kredytu.

Mimo, że w r. 1934, jak wykazuje zestawienie 30.782 ton skór przyszło przez port gdyński, to jednak rezultat ten jest mniej zadawalniający, jeśli się weźmie pod uwagę, że zaledwie znikomy odsetek przeszedł za pośrednictwem firm polskich. Jak zdołano ustalić na podstawie statystyki portu gdyńskiego na 30.782 tony całkowitego importu w r. 1934 —



Wejście do portu rybackiego w Wielkiej Wsi

21.906 ton, co odpowiada 74.5% pośrednictwa w sprzedaży i dostawie, dokonywały porty obce. Udział procentowy przy pośredniczeniu w tym imporcie kształtował się następująco: 48,5% przypadło na pośredników w Rotterdamie, 29,5% na pośredników w Hamburgu, 8.4% — w Antwerpii, 6.1% — w Hawrze. (Paryż), 3.9% — w Londynie, 3.6% — w Kopenhadze.

Z pozostałych 8.876 ton trudno jest ustalić dokładnie ile towaru przeszło za pośrednictwem obcym, a ile za własnym lub w formie bezpośredniego importu. Analizując poszczególne pozycje, z których składa się suma 8.876 ton, można jednak z całą pewnością twierdzić, że w ilości tej zaledwie 50% mogło przejść z pominięciem obcego pośrednictwa, co odpowiadałoby liczbie mniej więcej 4.438 ton. Jeśli przyjmiemy, że z tej ilości ca 3,000 ton przeszło za pośrednictwem gdyńskiej firmy (Tow. Handlu Zamorskiego Skórami), to zaledwie ca 1.500 ton przypadłoby na import w formie bezpośredniej — zamorski kraj produkcji — garbarnia w Polsce. Z analizy tej wynika jasno, że 85.5% importu skór przez port gdyński przeszło za pośrednictwem firm obcych. Jeśli przyjmiemy, że przeciętnie tytułem pośrednictwa przemysł garbarski musiał płacić zł 5.— od 1 t. towaru, to za 85.5%, co odpowiada 26.344 tonom, musiał zapłacić w r. 1934 obcemu pośrednikowi przy imporcie skór sumę zł 131.720.— Podobne rezultaty otrzymalibyśmy i obecnie, gdyż sytuacja w tej dziedzinie nie uległa od r. 1934 zmianie.

Biorąc pod uwagę wywody odnoszące się do pośrednictwa w handlu, skórami, należałoby dążyć, aby w porcie gdyńskim powstała dostateczna ilość firm pośredniczących w handlu skórami, gdyż tylko wtedy będzie mogła być mowa o handlu zamorskim we właściwym tego słowa znaczeniu. Powstanie tego typu firm spowoduje z czasem całkowite przesunięcie się handlu zamorskiego z rąk obcych do rąk polskich, a ponad to kupiectwo polskie w handlu skórami może śmiało liczyć, że stanie się pośrednikiem w handlu tym artykułem wobec państw leżących na zapleczu portu gdyńskiego.

Dla osiągnięcia tego celu konieczne jest moralne poparcie władz państwowych dla tego typu firm, jak również daleko idące zrozumienie ze strony polskiego przemysłu garbarskiego.

Należałoby pomyśleć również o pewnych ułatwieniach dla skór w porcie gdyńskim. Chodzi tu o to, aby umożliwić importerom skór a właściwie firmom handlującym tym artykułem dokonywanie w magazynach portowych krajania skór odrazu na części, jakie są żądane przez poszczególne garbarnie t. zw. krupony, boki i t. p., co wyjdzie z korzyścią dla firm gdyńskich, a jednocześnie zaoszczędzi pracy garbarniom. Trzeba ponadto nadmienić, że w głównych centrach handlu skórami, jak Hamburg, Rotterdam, Antwerpia i t. d., w magazynach portowych są dokonywane wszystkie prace, jakich wymagają skóry, a mianowicie: odsalanie, ważenie, badanie jakościowe i ilościowe, krajanie i t. p.

Kwestia powstania polskich firm dla importu skór zamorskich jest dziś już sprawą palącą i tym więcej aktualną, że port gdyński znajduje się już w końcowej fazie organizacji arbitrażu. Uznanie Gdyni zasadniczo, na konferencji w Londynie w r. 1935, za miejsce arbitrażowe dla skór surowych udokumentowane zostało definitywnym uznaniem Gdyni jako portu arbitrażowego na konferencji, jaka się odbyła w Rzymie, 1 grudnia 1936 r.

Praca w tym kierunku postąpiła tak daleko, że w dniu 13 listopada b. r. utworzony został w Gdyni Sekretariat Arbitrażowy, który znajduje się w bezpośrednim kontakcie z Sekretariatem Międzynarodowego Związku Sprzedawców Skór Surowych w Londynie. Sekretariat ten wydał już pierwszy wyrok arbitrażowy.



A. Z.

Pawilon „Marine Marchande"
na Wystawie Paryskiej

W DNIU 25 listopada b. r. nastąpiło uroczyste zamknięcie Wystawy Międzynarodowej w Paryżu. Olbrzymia impreza, największa w 1937 r., zakończyła swój więcej niż pół roku liczący żywot, w czasie którego zwiedziło ją przeszło 30 milionów ludzi.

Czy dla ogromnej tej masy Wystawa była tylko niepozostawiającą śladów efemerydą, rozwianą w wyznaczonym jej terminie? Odpowiedzieć można stanowczo — nie, zwłaszcza — jeśli chodzi o Pawilon Marynarki Handlowej. Przecież jedną z głównych myśli jego inicjatorów była ta, by był on, tak jak zresztą cała Wystawa, dziełem „równocześnie przemijającym i trwałym", które, choć minie, pozostawi w umysłach widzów trwałą korzyść. Idea ta może w najlepszy sposób została zrealizowana właśnie w Pawilonie Marynarki Handlowej, gdzie zobrazowano w sposób doskonały wszystko, co sztuka i technika, jako źródło natchnienia w pomysłach i energii w wykonaniu, zdziałały w tej dziedzinie dla ludzkości. Wartość tego Pawilonu jako propagatora idei morskiej — floty handlowej, żeglugi, rybołówstwa — jest bezsprzeczna i stanowi doskonały wzór do naśladowania.

Zadania Pawilonu ujął znakomicie w swoim przemówieniu na uroczystości otwarcia w dniu 16 lipca — Minister Tasso — mówiąc: „Ułatwialiśmy organizatorom, starającym się oświetlić i wystawić wszelkie dokumenty, mające związek z problemami, które nas najwięcej interesują — mianowicie rozbudowy i odmłodzenia naszej floty handlowej, utrzymania tonażu tankowego i polepszenia połączeń Metropolii z Koloniami lub z krajami, na które rozciąga się wpływ łaciński, a leżącymi poza szlakami głównymi, aby zapoznać ogół obywateli z postępem i pracami, jakich dokonano w tej dziedzinie. Zadaniem Pawilonu jest uświadomienie morskie Francuzów, którzy, poza nieliczną grupą ze sprawami morza się stykającą, wykazują zupełną nieznajomość tego czynnika potęgi Francji, którzy poza sentymentem narodowym, budzącym się w momencie pojawienia się nowych dużych jednostek morskich — nie potrafią jeszcze ocenić postępu technicznego i zasług inżynierów oraz dekoratorów".

Pawilon Marynarki Handlowej — nie mówiąc o jego eksponatach — był jednym z najciekawszych na Wystawie. Położony nad brzegami Sekwany, na quai d'Orsay, pomiędzy mostami Zgody i Aleksandra Trzeciego, zajmował dużą przestrzeń o powierzchni 9.000 m. kw. Obok Pawilonu, na Sekwanie, zakotwiczono żaglowiec „Santa Faria" i statek-latarnię. U wstępu do Pawilonu umieszczono rzeźbę Sarrabezolesa — geniusz morza — oraz reprodukcję ogromnej śruby „Normandie".

Jedną z najważniejszych sal tego Pawilonu była t. zw. „Sala Syntez", przedstawiająca aktywność morską Francji. Na plan pierwszy wysuwał się w niej duży globus z ostro zarysowanymi granicami przedstawiającymi francuskie Imperium Kolonialne. Uzupełnieniem jego były mapy, które przy pomocy linii świecących wykazywały francuskie linie okrętowe, łączące z Metropolią rozsiane po całym globie tereny. Działalność portów i rybołówstwa morskiego ilustrowały trzy doskonałe dioramy Chapleta. Szereg modeli starych statków, wypożyczonych z Muzeum Marynarki, zestawionych z obok umieszczonymi modelami nowoczesnych francuskich olbrzymów pasażerskich, dawały pojęcie o postępie w dziedzinie budownictwa okrętowego.

Sala ta mieściła również stoiska francuskich towarzystw żeglugowych, z których na pierwszy plan wysuwało się stoisko „Comp. Gen. Transatlantique". Nawiasem dodać należy, że model największego statku „G.G.T." — „Normandie" krążył po Sekwanie, wzbudzając entuzjazm zwiedzających. Poza tym w sali Syntez ulokowało się Towarzystwo Kanału Suezkiego, wzbudzając bogactwem i doborem materiału podziw zwiedzających. Ogromna mapa plastyczna dawała dokładny obraz Kanału, szereg zaś map ściennych, wykresów, i dioram wykazywał jego urządzenia techniczne, usługi i znaczenie dla życia gospodarczego. Specjalnie pomysłowo została przedstawiona różnica w czasie, jaką zyskuje statek płynąc Kanałem, zamiast drogą okólną dookoła Przylądka Dobrej Nadziei. Mianowicie na dużej mapie, posiadającej dwa rodzaje lampek, które zapalały się na szlaku statku w miarę przebywanej drogi, którą oba statki rozpoczęły jednocześnie z Londynu, wykazano skrócenie tejże — gdy statek kursujący przez Suez był już w Bombaju — to płynący dookoła Afryki zawijał dopiero do Cape Town. Stoisko Kanału Suezkiego posiadało poza tym statuetkę twórcy tegoż — F. Les-

sepsa wraz z wyrytym na niej hasłem „Aperire Terram Gentibus".

Pierwsze piętro Pawilonu zajmował Dział Budownictwa Okrętowego i przemysłów pokrewnych, stojący pod potrójnym hasłem: „Vitesse, Securite, Comfort". Aby ułatwić zwiedzającym obejrzenie nietylko samych przedmiotów, ale także ich funkcjonowanie lub sposób użycia — zorganizowano specjalną obsługę instruktorów, pokazujących działanie modeli maszyn, objaśniających liczne ich przekroje i t.d. Najciekawsze z tych ułatwień to rekonstrukcja mostku kapitańskiego na nowoczesnym statku pasażerskim wraz ze wszystkimi aparatami, a w dziale stoczni zilustrowane wszystkie fazy budowy statku. Uzupełniały ten dział liczne obrazy oraz tablica świetlna, wykazująca, jak — dzięki stale zwiększającej się szybkości statków — zbliżają się lądy.

Drugie piętro zajęły działy, dotyczące oceanografii, sygnalizacji i portów morskich. Szereg map plastycznych, wykresów, objaśnień ułatwiał zorientowanie się w tym dla laika najtrudniejszym działem. Duże porty francuskie, przy pomocy licznych map plastycznych, obrazów perspektywicznych itp. przedstawiały swe urządzenia techniczne, szereg zaś wykresów orientował dobrze w obrotach tych portów.

Uzupełnieniem tych działów marynarki handlowej był szeroko przedstawiony dział rybołówstwa morskiego Francji. Ilustrował on — przy pomocy obrazów — pracę rybaków, plastycznie — rodzaje ryb poławianych, oraz przy pomocy map — tereny połowów. Materiał cały tak dobrano i rozłożono, by działał więcej na rozum, niż na wyobraźnię, podano zaś go w ten sposób, że interesował zarówno specjalistę, jak ogół i udostępniał wszystkim jego zrozumienie. I to jest niezaprzeczony wpływ i walor tej wystawy, uświadamiającej widzów i pouczającej o znaczeniu i roli francuskiej marynarki handlowej. Wszystkie tablice, wykresy, eksponaty i objaśnienia służyły temu celowi, by zwiedzający wyrobili sobie jak najwyższe pojęcie o marynarce francuskiej, nauczyli się na nią patrzeć i z nią pracować.

Zwiedzającemu wystawę gdynianinowi nasuwało się, dzięki tak zrozumianej roli tego Pawilonu — cały szereg refleksyj i pytań, z których najważniejsze to — czy stworzenie u nas np. w Gdyni, w nowobudującej się Stacji Morskiej na Molo Południowym tego rodzaju „Pawilonu — Muzeum Marynarki Handlowej" nie przyczyniłoby się w daleko szybszym tempie do spopularyzowania u nas idei morskiej,

Muzeum takie spełniałoby znacznie większą rolę dydaktyczną i propagandową, gdyż operując obrazem, modelem, wykresem, pozwalałoby na bliższe i dokładniejsze zaznajomienie się z tematem i jego zrozumienie. Uświadomienie szerokich mas o znaczeniu pracy na morzu, jest nam więcej potrzebne, niż Francji, będącej krajem o przewadze granic morskich, a więc żżytej bezpośrednio i patrzącej z bliska na to, co się na tym terenie dzieje.



Zabudowa mola Południowego portu gdyńskiego
Widok z Kamiennej Góry

Inwestycje portowe w 1937 roku

Scharakteryzowanie budżetu Urzędu Morskiego stosunkiem procentowym wydatków do wpływów w budżecie zwyczajnym jet niekompletne i prowadzi do błędnych wniosków.

Stosunek ten jest prawdziwy jedynie dla fragmentu, jakim jest budżet zwyczajny w całości budżetu Urzędu Morskiego.

Jeżeli wziąć po uwagę także budżet nadzwyczajny i inwestycyjny, to okaże się, że sumy, które wpływają do Skarbu Państwa niby jako czysty dochód, wracają do Urzędu Morskiego z wielkim naddatkiem, czy to jako koszt nowych inwestycyj, czy też jako spłata długów, zaciągniętych na budowę portu.

Dla orientacji można podać, że w roku 1937/38 Skarb Państwa nie tylko nie otrzymał z eksploatacji Gdyni jakichkolwiek sum, ale dołożył jeszcze około 12 milionów zł., t. j. sumę o 50 proc. większą od całego rocznego eksploatacyjnego budżetu Urzędu Morskiego.

Wstrzymanie inwestycyj portowych dotyczy w roku bieżącym jedynie inwestycyj podstawowych, jakimi są roboty morskie (nabrzeża i roboty czerpalne). Inwestycje w tym zakresie nie są tak paląco pilne, gdyż port posiada w zapasie kilka nabrzeży gotowych, lecz jeszcze całkowicie lub częściowo nie eksploatowanych, jak np. Czechosłowackie, Rumuńskie, Wilsonowskie: wszelkie inne inwestycje wykonywane są w tempie nie słabnącym i w rozmiarach większych nawet. niż w latach ubiegłych.

Z ogólnej sumy ok. 4.500.000 zł. przeznaczonych w roku bieżącym na techniczne wyposażenie portu, użyto ca 1.500.000 zł. na magazyny portowe, ca 1.200.000 zł. na budynki mieszkalne i gospodarcze, ca 600.000 zł. na drogi i tory kolejowe, ca 900.000 zł. na dźwigi portowe oraz ca 300.000 zł. na instalacje.

Z sum tych widać, że inwestycje w roku 1937/38 nie są na ogół niższe, niż w latach poprzednich, a niejednokrotnie wyższe, jak np. w dziale dźwigów portowych, których buduje się w r. b. 11 sztuk.

Inwestycje tegoroczne przysparzają portowi Gdyni w dziale drogowym 14.000 m. kw. nowych powierzchni ulic. 11.000 m. kw. zabrukowania nabrzeży i 1.700 mb. kanalizacji deszczowej, w dziale budownictwa zaś 20.000 m. kw.

powierzchni składowej, która będzie mogła być oddana do użytku na wiosnę 1938 r., 26.000 m. sześc. kubatury budynków mieszkalnych dla funkcjonariuszów portowych oraz 11.000 m. sześc. pomieszczeń biurowych i gospodarczych.

Jeżeli chodzi o dalsze widoki na rozbudowę portu, to podkreślić należy rozpoczęcie prac wstępnych nad budową Kanału Przemysłowego, a mianowicie obecnie jest w toku przebudowa toru dojazdowego do Oksywia, pozwalająca na rozpoczęcie w roku przyszłym definitywnej budowy tego kanału.

Do inwestycyj tych doliczyć należy także inwestycje Ministerstwa Komunikacji w sumie ca 1.600.000 zł., które uregulowały w znacznej mierze niedomagania kolejowe portu w zakresie sprawności stacji Gdynia—Port, a za które Rada Portu w Gdyni wyraziła władzom kolejowym specjalne podziękowanie.

W dziale inwestycji prywatnych uzyskano w porcie 5.000 m. kw. powierzchni składowej oraz 17.000 m. sześc. kubatury budowli biurowych, gospodarczych i wszelkiego innego typu, związanych z pracą portu: w budowie są magazyny o powierzchni użytkowej 8.000 m. kw. i „Dom Żeglarza" o kubaturze 5650 m. sześc.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc listopad 1937 roku

W miesiącu sprawozdawczym rynek gdyńsko-gdański wykazał lekkie cofnięcie w stawkach frachtowych ze względu na większą ilość tonażu. Jest to jednak objaw chwilowy, gdyż już w styczniu spodziewana jest ponownie zwyżka stawek frachtowych. Zaznaczyć należy, że już obecnie zafrachtowano kilka statków z Rygi i portów finlandzkich pod ładunki DBB, papierówki i kopalniaków po stawkach o ca. sh. 20/— ponad stawkami minimalnymi. Chwilowo armatorzy trzymają się w zasadzie ustalonych stawek minimalnych.

Do Anglii płacono za statek wielkości 6/700 stds.:

Do Londynu S.C.D. sh 37/— do 40/— za std. D. B. B. na warunkach Baltwood net. sh. 55/— do 62/— z astd. drzewa obrzynanego, sh 60/— do 65/— za std. drzewa nieobrzynanego na warunkach Baltwood gross.

Stawki do Hullu uległy lekkiej zwyżce. Do Tyne akceptowano stawki o ca. sh. 2/— wyższe jak do Londynu. Nadmienić należy, że ładunków ze względu na zbliżające się święta było mało.

W dziedzinie frachtowania małego tonażu podaż była zadawalająca i płacono do jednego portu Danii położonego nie bardziej na północ od Aarhus Rmk. 5.75 do Rmk 6.—, za zboże jednakowoż tendencja jest zwyżkowa. W końcu miesiąca zafrachtowano kilka statków pod ładunki kukurydzy do Danii po Rmk. 5.— nieco później dwa ładunki po Rmk. 5,50 a ostatnio dwa ładunki po Rmk. 5,75.

W eksporcie do Szwecji główną pozycję zajęły żelazo i drzewo, przy czym linie regularne były wystarczające dla pojawiających się na rynku ładunków.

Intensywny eksport soli potasowej do Finlandii i portów Szwecji uległ ostatnio osłabieniu. Zanotowano jedynie do wschodnich wybrzeży Szwecji (Sundsvall i Gefle) kilka ładunków soli potasowej po Skr. 8,50 za 1000 kg. Ładunki nasion strączkowych, które w ubiegłym roku eksportowano w ilości 10/15.000 ton do Szwecji, w bieżącym roku nie doszły do eksportu ze względu na cofnięcie premii wywozowej.

WĘGIEL

Ze względu na brak ładunków węgla stawki frachtowe uległy dalszej zniżce. Płacono za statek wielkości 3.000 ton do Bordeaux tylko sh. 9/— za tonę, do Dieppe sh. 7/9 za tonę. Jest to zniżka stawek o ca. 9 d na tonie w ciągu jednego tygodnia. Stawki do innych krajów kształtowały się podobnie. Za statek wielkości 2.500 ton do Stavanger płacono sh. 7/— za tonę.

Za statek wielkości 2.200 t. do Rouen — sh 11/9 za tonę, za statek wielkości 3.000 t. do Algieru — sh 11/— za tonę, do Buenos Aires dwa miejsca wyładunku — sh 13/— za tonę fio.

Pływająca stacja bunkrowa „Robur VII"

Dnia 29 listopada br. przybył do portu gdyńskiego nowy statek bunkrowy „Robur VII", którego właścicielem jest Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A. „Polskarob". Statek ten zbudowany został w rb. w holenderskiej stoczni „Werf Gusto". Wyposażony on jest w specjalne mechaniczne urządzenia przeładunkowe wraz z automatyczną wagą dla zaopatrywania statków parowych w węgiel do paliwa, o średniej wydajności około 300 ton na godzinę. Oddanie nowego statku do eksploatacji odbyło się w dniu 16 grudnia rb.

Nowa jednostka przyczyni się do znacznego usprawnienia pracy portu przy zaopatrywaniu statków w paliwo, gdyż zaoszczędzi bunkrującym statkom dużo czasu i kosztów, związanych z postojem w porcie. Ładownie „Robura VII" mieszczą ponad 1000 ton węgla, który może być jednorazowo dostarczony na każdy statek i na każdym miejscu, zarówno w porcie jak i na redzie. Statek wyposażony jest w dwie maszyny parowe o sile 500 HP oraz i w dwie śruby, co zapewnia mu dużą zwrotność. Wymiary „Robura VII" są następujące: 895 trb., 441 trn., długość 51,61 m., szerokość 12.84 m. i zanurzenie 5. 42 m.



Port w Gdyni. Tereny w strefie wolnocłowej

KRONIKA ZAGRANICZNA

Z PORTU TRIESTEŃSKIEGO

Triesteńska Spółka Warrantowa „Magazzini Generali" uruchomiła w porcie triesteńskim nowe elewatory zbożowe o poj. ok. 50 tys. ton. Taryfy mają być skonstruowane w ten sposób, aby przyciągnąć do Triestu środkowo-europejski handel zbożowy, stwarzając konkurencję portom polskim, niemieckim i rumuńskim. Należy zaznaczyć, że w pierwszych 9 miesiącach przez port triesteński przeszło ok. 60 tys. t. zboża.

WŁOCHY BUDUJĄ OKRĘTY DLA RUMUNII

Rząd rumuński zamówił w stoczniach włoskich 4 okręty motorowe pasażersko-towarowe dla rumuńskich linij okrętowych. Ogólna wartość zamówienia wynosi ok. 60 miln. lirów.

PRACA PORTU KŁAJPEDZKIEGO

W ciągu 11 miesięcy b. r. wpłynęło do portu kłajpedzkiego 1.329 statków. Obrót towarowy portu w tym czasie wyniósł w przywozie 870 tys. t., zaś w wywozie 310 tys. t.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA POMIĘDZY PRUSAMI WSCHODNIMI A RZESZĄ

Obroty żeglugi śródlądowej pomiędzy Prusami Wschodnimi a Rzeszą przez Polskę za 11 miesięcy roku 1937 wyniosły 81 tys. ton i wzrosły w porównaniu z rokiem poprzednim o 38%. Przywóz do Prus Wschodnich wyniósł 46 tys. ton, wywóz zaś — 35 tys. ton. Jeżeli dopiszą warunki atmosferyczne, ogólny obrót w 1937 r. osiągnie prawdopodobnie liczbę 100 tys. ton. Zaznaczyć należy, że do Prus Wschodnich przeszły 244 statki, do Rzeszy zaś 208 statków.

FLOTA HANDLOWA PAŃSTW POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKICH

Flota handlowa państw południowo-amerykańskich wynosiła ostatnio: Brazylia 479.000 ton rej. br., Argentyna 331.000 ton, Chile 143.000 t., Venezuela 74.000 t., i Peru 46.000 t. rej. brutto.

ZAMÓWIENIA OKRĘTOWE BRAZYLII W ANGLII

Brazylijski Minister Wojny zamówił w trzech brytyjskich stoczniach: Vickers — Amstrong Ltd. Barrow; J. Samuel White & Co Ltd., Coves; John J. Thornycroft & Co., Ltd., Southampton 6 kontrtorpedowców na sumę 240 milionów milrejsów.

Stocznia J. Samuel White & Co., Ltd. otrzymała przy tym polecenie, aby niezwłocznie przystąpiła do budowy dwóch z tych okrętów. Ich długość ma wynosić 98 m., szerokość — 10,5 m., zagłębienie 2,75 m., wyporność 1350 ton, siła maszyn 34.000 Km., i szybkość 35,5 węzłów.

Stocznia J. Samuel White & Co. Ltd. jest w Polsce znana: budowano tam polskie okręty wojenne, ostatnio kontrtorpedowiec „Błyskawicę". Poza tym stocznia ta obecnie współdziałała w rozbudowie Stoczni Gdyńskiej.

PRACA PORTU KRÓLEWIECKIEGO

W trzecim kwartale rb. weszły do portu królewieckiego 1004 statki o pojemności 434 tys. trn., a wyszły 1044 statki o pojemności 446 tys. trn. W porównaniu z rokiem ub. zaznaczył się duży spadek w ruchu statków, bowiem w trzecim kwartale r. ub. zanotowano na wejściu 1469 statków, zaś na wyjściu 1459. Pod banderą niemiecką wpłynęły do portu królewieckiego w trzecim kwartale rb. 882 statki, drugie miejsce zajmuje bandera holenderska.

Morski obrót towarowy w omawianym okresie wyniósł około 890 tys. ton z czego na przywóz przypada około 730 tys. ton a na wywóz 150 tys ton. Zarówno w przywozie, jak i w wywozie obrót utrzymał się na poziomie poprzedniego kwartału.

RACJONALIZACJA PRACY BRYTYJSKIEJ ŻEGLUGI NIEREGULARNEJ

Angielska Izba Żeglugi podała do wiadomości, że prawie cała brytyjska żegluga trampowa zaakceptowała plan dobrowolnej współpracy, mającej na celu złagodzenie konkurencji. Istnieją możliwości przystąpienia do porozumienia żeglugi innych krajów.

ROZBUDOWA WŁOSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Aktywność gospodarki włoskiej wyraża się między innymi także w programie rozbudowy floty handlowej. Nowy program przewiduje budowę całego szeregu statków, w łącznej ilości 44 jednostki o tonażu 250.000 R. T. B.

Z tej liczby dwa przeznaczono dla towarzystwa żeglugowego „Italia", 9 jednostek o tonażu 86.000 ton, dla Lloydu Triestino, 13 jednostek o tonażu 82.000 ton, dla towarzystwa „Tirrenia", 5 jednostek o tonażu 39.000 ton i dla towarzystwa „Adriatica" 5 jednostek o tonażu 39.000 ton.

Ogólny koszt budowy tych statków, które mają służyć do zasilenia włoskiej żeglugi regularnej, ma wynosić około półtora miliona lir.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W BELGII

Rząd belgijski wydał rozporządzenie, zakazujące armatorom belgijskim czynienia zamówień na budowę statków w stoczniach obcych bez specjalnego zezwolenia Ministerstwa Komunikacji.

Wobec tego, że Ministerstwo to — jak się przypuszcza — będzie wydawało takie zezwolenie tylko w zupełnie wyjątkowych wypadkach, jedyna większa w Belgii stocznia „Cockerill" będzie miała w ten sposób monopol na budowę statków. Fakt ten wywołuje pewne niezadowolenie wśród armatorów, gdyż zamknięto im drogę do korzystania z wolnego rynku i nabywania statków po cenach konkurencyjnych.

PROJEKT BUDOWY STOCZNI W RYDZE

„Wairogs" Sp. Akc. w Rydze projektuje budowę nowoczesnej dużej stoczni w Rydze i zakupiła już jesienią rb. teren przy ujściu Dźwiny.

FRANCUSKA FLOTA HANDLOWA

Podczas dyskusji nad budżetem marynarki handlowej, podsekretarz stanu Tasso, omawiał stan francuskiej floty handlowej i jej rozbudowy. Ze słów jego wynika, że obecny stan floty wynosi 3 mil. ton wobec 3,1 mil. ton w 1934 r. jednak czynny tonaż nie przekracza 2.88 mil. ton. W budowie znajduje się 50 tys. ton towarowców i statków do przewozu owoców. Rozbudowa floty jest jednak utrudniona wobec wysokich obecnie kosztów. Jako przykład Tasso podaje, że pewien armator francuski zamówił w okresie od 1934 r. do początku 1936 towarowce za sumę 15,25 mil. fr. Koszt obecny analogicznych statków wynosi już 45 mil. fr. Tym niemniej państwo gotowe jest, oświadczył Tasso — popierać budowę statków, gdyż kwestia floty handlowej jest pierwszorzędnej wagi nietylko dla życia gospodarczego kraju ale i dla kolonii oraz obrony narodowej.

ROZBUDOWA PORTU W ANTWERPII

Na dorocznym zebraniu Federacji Żeglugi w Antwerpii prezes R. Geurts przedstawił program rozbudowy portu antwerpijskiego, co się okazało niezbędne w związku z ciągle zwiększającymi się obrotami portu.

Między innymi projektuje się podłużenie wybrzeży Skaldy, dla zwiększenia placów ładunkowych na towary przeznaczone na statki szybkobieżne. Dalej przystąpi się niezwłocznie do technicznego wyposażenia czwartego basenu portowego dla usprawnienia przeładunku towarów masowych. (Przeładunek rudy i węgla podwoił się w porównaniu z rokiem 1929).

Równocześnie mają być przerobione i rozbudowane szluzy na kanale Alberta, bowiem w ostatnich latach ruch na wodach śródlądowych znacznie się zwiększył.

ROZBUDOWA FLOTY ITALSKIEJ

W stoczni Lestre rozpoczęto budowę torpedowca „Alcione", pierwszego z serii 8 torpedowców włoskich, których budowa przewidziana jest w r. 1938.



I KRONIKA MIEJSKA

Z KOMISJI MORSKIEJ IZBY PRZEM.-HANDLOWEJ W GDYNI

W dniu 22 grudnia odbyło się pod przewodnictwem Radcy p. J. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Podczas tego posiedzenia Komisja omówiła szczegółowo sytuację w porcie gdyńskim na tle wzrastających obrotów portowych oraz podkreśliła konieczność dostosowania portu gdyńskiego pod względem inwestycyj do oczekujących go już w najbliższej przyszłości zadań. W związku z tym Komisja ustaliła wytyczne dla memoriału, który Izba tym sprawom ma poświęcić. Komisja ustaliła również listę kandydatów na ławników do Izb Morskich i rozpatrzyła kilka podań o zaprzysiężenie na rzeczoznawców izbowych. Wreszcie Komisja powołała specjalną Komisję znawców ryb i przetworów rybnych dla orzekania o przydatności ich do konsumcji i przerobu.

ROZBUDOWA STOCZNI GDYŃSKIEJ

Po zawarciu umowy ze Stocznią Samuel White et Co, Ltd. w Cowes, która to umowa przewiduje szkolenie na miejscu, w Gdyni, jak również i w Anglii pracowników technicznych Stoczni Gdyńskiej, współpracę ekspertów angielskich w Stoczni w Gdyni oraz wymianę planów, Stocznia Gdyńska przystąpiła do I. etapu rozbudowy. Rozpoczęto przygotowanie terenu przy kanale Przemysłowym, obok elektrowni „Gródek" dla budowy pierwszej pochylni, których razem ma być cztery.

W następnym etapie rozbudowy stoczni przewidziana jest budowa kadłubowni. Zarówno pochylnie, jak i kadłubownia mają posiadać rozmiary, umożliwiające budowę dużych statków morskich. Teren, który zajmą warsztaty Stoczni wynosi ok. 70 tysięcy mtr. kw. i w przyszłości ma być powiększony do 120 tysięcy m. pw.

Miarą realnych możliwości Stoczni, jest szereg jednostek, zleconych już do wykonania w programie roku 1938 — 1939.

Największym zamówieniem narazie jest statek dla Sp. Akc. „Żegluga Polska" w Gdyni o pojemności około 1250 ton. Będzie to pierwsza duża jednostka morska, zbudowana całkowicie w Polsce z materiałów polskich przez polskich inżynierów i robotników.

Dalszą ważną inwestycją Stoczni Gdyńskiej jest przygotowanie miejsca i urządzeń do rozbiórki i cięcia starych statków na złom.

Personel stoczni znacznie się zwiększy w miarę uruchomiania jej poszczególnych działów. W programie na rok 1938/39 liczba jego ma być powiększona do 1000 osób.

Do budowy zamówionych jednostek dostarczać będzie krajowych materiałów górnośląski koncern „Wspólnota Interesów", będący współwłaścicielem stoczni.

W ten sposób wysuwane od szeregu lat hasło budowy polskich okrętów na polskiej stoczni znajduje się obecnie w pierwszej fazie swej realizacji.

ZMIANY W POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ

W dniu 20 grudnia br. zawarta została transakcja, na mocy której „Żegluga Polska" Sp. Akc. sprzedała swój portfel udziałów w P. A. M. (Polskiej Ag. Morskiej) pp. dr Stanisławowi Wachowiakowi i inż. Napoleonowi Korzonowi.

Żadne zmiany w dyrekcji i w organizacji P. A. M. nie są przewidziane.

NOWE FIRMY MAKLERSKIE

Z początkiem przyszłego roku rozpoczną swą działalność w Gdyni dwie nowe firmy maklerskie. Pierwsza z nich pod nazwą „Bardera" ma obejmować maklerstwo, armatorstwo, spedycje i magazynowanie. Właścicielami są: p. Witold Mosiewicz, dotychczasowy kierownik działu linii regularnych w PAM'-ie, b. dyrektor „Atlanticu", oraz p. Henryk Pułaski z Warszawy i p. Tadeusz Katelbach z Warszawy, dotychczasowy dyrektor firmy „Gokkes" w Polsce.

Drugą jest firma „Zygmunt Cedro i Ska" — maklerstwo okrętowe. Współwłaścicielem i dyrektorem firmy jest p. Zygmunt Cedro, długoletni kierownik działu linii regularnych „Żegluga Polska" Sp. Akc. w Gdyni.

S/S „OKSYWIE"

W dniu 16 grudnia na stoczni Crichton-Vulcan w Abo w Finlandii spuszczono na wodę statek, budowany na zamówienie sp. akc. „Żegluga Polska" w Gdyni. Nowy statek ma pojemności 1000 ton i będzie rozwijał szybkość 11 węzłów. Przeznaczony on jest do obsługiwania linij bałtyckich. Statek otrzymał nazwę s/s „Oksywie".

NOWY STATEK RYBACKI

Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Pomorze" zakupiło we Francji trzeci statek rybacki, który otrzymał nazwę s/s „Cezary". Statek ten rozpoczął odrazu pracę przy połowach dalekomorskich i z pierwszej wyprawy przywiózł do Gdyni około 30.000 kg różnych ryb morskich.

SETNA PODRÓŻ S/S „CHORZÓW" DO ROTTERDAMU

Statek „Chorzów", należący do Sp. Akc. „Żegluga Polska" w Gdyni, w ubiegłym tygodniu odbył swoją setną podróż na linii regularnej Gdynia/Gdańsk—Rotterdam.

Okoliczność ta znalazła miły oddźwięk w prasie holenderskiej, która poświęciła statkowi szereg wzmianek, podkreślając przy tym znaczenie utrzymywania komunikacji regularnej dla rozwoju polsko-holenderskich stosunków handlowych.



Państw. Szkoła Morska
Lekcja gimnastyki

ŚWIĘTO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

Dnia 8 grudnia odbył się obchód corocznego Święta Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, przy licznym udziale miejscowego społeczeństwa oraz reprezentantów Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Marynarki Wojennej, przedstawicieli portu i Komisariatu Rządu. Po uroczystym nabożeństwie dyr. szkoły kpt. Stanisław Kosko w dłuższym sprawozdaniu o działalności szkoły podał liczby ilustrujące jej pracę. Przez 17 lat istnienia, szkołę ukończyło 360 uczniów, spośród których 17 jest kapitanami statków, 29 pierwszymi oficerami, 25 pierwszymi mechanikami, 111 oficerami i asystentami pokładowymi, a w ogóle w służbie morskiej pracuje przeszło 300 absolwentów P. S. M. Na zakończenie uroczystości dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Możdżeński udekorował krzyżami zasługi odznaczonych profesorów szkoły, po czym odbyło się zwiedzanie pierwszej krytej pływalni na terenie Gdyni, zbudowanej przez Państwową Szkołę Morską, a przeznaczonej dla wychowanków szkoły oraz dla szerszej publiczności.

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA"

Kapitan żaglowca szkolnego „Dar Pomorza", znajdującego się obecnie w podróży ćwiczebnej na drugiej półkuli w pobliżu wybrzeży Ameryki Południowej, nadesłał w okresie przedświątecznym depeszę do dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej następującej treści:

„Niepomyślne wahania passatu przedłużają lawirowanie. W ciągu dnia zdobywamy najwyżej 40 mil. Tracimy nadzieję spędzić wigilię na redzie Fort de France i otrzymać tam pocztę i opłatek. W myślach łamiemy się opłatkiem ze Szkołą Morską i bliskimi, życząc wszystkim „Wesołych Świąt".

Pozycja statku według obserwacyj astronomicznych w południe, dnia 21 grudnia wynosiła 13.042 szerokości północnej i 62,034 długości zachodniej. Wszystko w porządku".

(—) Maciejewicz.

Jak się jednak z późniejszych meldunków, okazało, „Dar Pomorza" stanął w wigilię rano u wybrzeży Martyniki na redzie Fort de France.

Z INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

W lokalu Instytutu Bałtyckiego pod przewodnictwem wojewody pomorskiego Władysława Raczkiewicza odbyło się ostatnio posiedzenie zarządu. W zebraniu wzięli udział gen. brygady Władysław Bortnowski i senator Bernard Chrzanowski, zaś z ramienia zarządu obecni byli Wincenty Łącki, pomorski starosta krajowy, Józef Kulikowski, dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Leon Raszeja, prezydent miasta Torunia, prezes Julian Rummel, Ministerstwo Przemysłu i Handlu reprezentował Leonard Możdżeński, dyrektor Departamentu Morskiego, a Ministerstwo Spraw Zagranicznych, radca Józef Marlewski.

Według przedłożonego przez dyrektora Instytutu sprawozdania, działalność naukowo-wydawnicza Instytutu w ostatnim półroczu przedstawia się niezwykle obficie. Prócz dwóch czasopism — angielskiego „Baltic and Scandinavian Countries" i kwartalnika polskiego „Jantar" oraz dwóch prac monograficznych prusko-wschodnich dra Pociechy „Geneza hołdu pruskiego" i prof. dra Fiszera „Etnologia dawnych Prusów" — ukazały się trzy rozprawy w nowej serii prac gospodarczego archiwum morskiego, a mianowicie: Brzozowskiego „Obroty towarowe niemieckich portów morskich" i Polkowskiego i Gawła „Handel zagraniczny krajów regionu bałtyckiego od 1929 do 1935" oraz Gawła i Ołtarzewskiego „Towarowe usługi morskie".

W ożywionej dyskusji ustalono program naukowo-wydawniczy na najbliższą przyszłość. Z kilkunastu mających się ukazać prac warto wymienić pracę Kazimierza Pilarskiego „Dzieje polityczne Prus Wschodnich od 1621 do 1772", „Polska a Inflanty" — praca zbiorowa i prof. Adama Szelągowskiego „Walka o władztwo nad Bałtykiem w XVI i XVII wieku".

Nadto w dalszym ciągu będą wydawane poszczególne rozprawy p. t. „Polskie Morze".

Ustalono, że przyszły zjazd pomorzoznawczy we Lwowie ma się odbyć w połowie września 1938 r.



Sala bawialna
w Państwowej Szkole Morskiej

LUDNOŚĆ GDYNI

W końcu października br. ludność zarejestrowana w Gdyni wynosiła 112.249 osób, z czego 91.380 mieszkańców stałych, a 19.904 czasowo przebywających w Gdyni. Cudzoziemców było 965. Z pośród mieszkańców stałych mężczyzn było 49.388, a kobiet 41.992.





Z życia Państwowej Szkoły Morskiej — Uczniowie przy zajęciach praktycznych w pracowniach

O. R. P. „BŁYSKAWICA"

W dniu 1 grudnia br. przybył do portu gdyńskiego nowozbudowany w Anglii kontrtorpedowiec O. R. P. „Błyskawica".

NOWE LUGRY ŚLEDZIOWE

Polska flota rybacka zostanie pokaźnie zwiększona dzięki zamówieniu ostatnio na stoczniach okrętowych 5 specjalnych jednostek rybackich przeznaczonych dla połowów dalekomorskich. Dwa lugry ledziowe, budowane przez stocznię niemiecką „Jos L. Meyer", będą posiadały długość między pionami 35 m., największą szerokość na wręgach 7,5 m., wysokość boczną 3,32 m.. średnie zanurzenie przy pełnym załadowaniu statku 2,6 m., nośność użyteczną 150 ton, pojemność ładowni 1 tys. beczek szkockich, szybkość maksymalną 10 węzłów. Napęd statku będzie motorowy: motory będą 4-taktowe o normalnej mocy 330 KM przy obrotach 340 na minutę oraz maksymalnej mocy 360 KM przy 375 obrotach na minutę.

Trzy lugry śledziowe, budowane przez Stocznię Gdańską, będą miały długość między pionami 35 m., największą szerokość na wręgach 7,6 m., wysokość boczną 3,5 m., średnie zanurzenie przy pełnym załadowaniu statku 2,75 m., nośność statków 200 ton. szybkość maksymalną 10 węzłów. Lugry te będą zaopatrzone w motory o mocy normalnej 330 KM przy 330 obrotach na minutę. Termin dostawy statków opiewa na marzec, maj i lipiec 1938 r.

EKSPORT ZIEMNIAKÓW PRZEZ GDYNIĘ

Ostatnie tygodnie wykazały znaczne ożywienie w handlu eksportowym ziemniaków, co przypisać należy szczęśliwym pociągnięciom władz państwowych w zakresie ułatwień eksportu. Mimo obaw, że Portugalia i Francja nie wezmą dostatecznej ilości ziemniaków, udało się jeszcze na tych rynkach ulokować znaczniejsze partie.

Eksport ziemniaków odbywa się głównie przez Gdynię. Już od początku sezonu, t. j. od września statki regularnych linii, odchodzące do Anglii, Belgii, Francji, Portugalii, Włoch i Ameryki Południowej zabierały mniejsze lub większe partie ziemniaków. Były to głównie ziemniaki konsumcyjne.

Równocześnie rozwijał się także eksport sadzeniaków. Szczególnie ostatnie tygodnie wykazały duży wzrost eksportu tego artykułu. Sadzeniaki zabiera przeważnie rynek południowoamerykański. Ziemniaki polskie na tych rynkach są bardzo poszukiwane i zapotrzebowanie jest duże.

Jak obliczają, w ciągu bieżącego sezonu eksportowego, który trwa w miesiącach wrzesień—grudzień, będzie wysłane przez port gdyński około 20.000 ton ziemniaków, w czym przeszło połowa do Połudn. Ameryki. O ile warunki atmosferyczne pozwolą, eksport przeciągnie się do stycznia.

UMOWA ZBIOROWA W PRZEMYŚLE METALOWYM I OKRĘTOWYM

W drugiej połowie grudnia zawarta została umowa zbiorowa między Związkiem Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni a gdyńskimi organizacjami robotniczymi. Umowa ta reguluje stawki płac w przemyśle metalowym oraz w stoczniach okrętowych na terenie Gdyni.

Ze względu na coraz dalej postępującą sprawę rozbudowy obu stoczni gdyńskich („Stoczni Gdyńskiej" i wojennej na Oksywiu), zwłaszcza po ostatnim porozumieniu ze stocznią angielską „Samuel White and Co" z Cowes oraz ze względu na wielki plan rozbudowy naszej floty wojennej i handlowej w kraju — nowo zawarta umowa zbiorowa ma ogromne znaczenie dla rozwoju przemysłu budowy okrętów na terenie Gdyni.

FIRMA „HOJGARD i SCHULZ" LIKWIDUJE SWE INTERESY W GDYNI

W związku z ukończeniem robót hydrograficznych przy budowie portu rybackiego w Wielkiej Wsi oraz zakończeniem głównych robót w Gdyni, firma holenderska „Hojgard i Schulz", wykonywująca te roboty, rozpoczęła likwidować swe interesy w Gdyni. Między innymi już od pewnego czasu wysyła ona z Gdyni swoje maszyny i narzędzia służące do robót przy budowach portu. Ostatnio odszedł z Gdyni niem. par. „Lisboa", zabierając 140 ton różnego inwentarza firmy.

Ponieważ firma „Hojgard i Schulz" otrzymała robotę przy pogłębianiu portu Setubal w Portugalii, inwentarz swój wysyła do tego portu. Port Setubal leży w pobliżu Lisbony.

ELEWATOR ZBOŻOWY ROZPOCZĄŁ PRACĘ

W dniu wigilijnym Elewator Zbożowy w Gdyni załadował pierwszy ładunek zboża. Mianowicie duński statek „Tonny" zabrał 300 ton kukurydzy do portów Nyköping i Horsens w Danii. Rozpoczęła się za tym nowa faza w rozwoju portu gdyńskiego na odcinku obrotów zbożem.

TRANZYT KUKURYDZY RUMUŃSKIEJ

W związku z uruchomieniem Elewatora Zbożowego w Gdyni, nastąpiło zainteresowanie się elewatorem gdyńskim nie tylko ze strony kupców krajowych, lecz także handlu zagranicznego.

Między innymi skierowano przez Gdynię tranzyt kukurydzy rumuńskiej. Kukurydzę tę zakupili ostatnio w większych ilościach importerzy duńscy. Kukurydza będzie nadchodziła z Rumunii koleją tranzytem przez Polskę do Gdyni (i prawdopodobnie do Gdańska). Tu będzie czyszczona i składowana w elewatorze zbożowym, po czym ładowana na statki i dostarczana do portów duńskich.

NOWY BANK W GDYNI

W pierwszych dniach stycznia 1938 roku Bank Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu otwiera swój oddział w Gdyni. Lokal nowego banku mieścić się będzie przy ul. Świętojańskiej 36.

PORT W PUCKU

Prace nad pogłębieniem zatoki puckiej i portu w Pucku, prowadzone przez Urząd Morski, zostały ostatecznie ukończone. Port w Pucku jest obecnie dostępny dla statków nawet o większym zanurzeniu.

Równocześnie specjalna komisja Urzędu Morskiego ustaliła całkowite rozebranie zachodniego i południowego nabrzeża w porcie puckim. Przez rozbiórkę nabrzeży basen portowy znacznie się powiększy, a na uzyskanym miejscu zbudowane zostanie masywne molo.

Prace powierzone zostały jednej z firm gdyńskich, która roboty wstępne już rozpoczęła.

ELEKTRYFIKACJA PORTU W WIELKIEJ WSI

W nowozbudowanym porcie rybackim w Wielkiej Wsi montowany jest obecnie specjalny kabel podziemny na obu molach portu. Kabel posłuży do przewodów elektrycznych, które doprowadzone zostaną aż do latarni morskiej u wejścia do basenu portowego. Wraz z elektryfikacją portu posuwa się naprzód elektryfikacja dworca kol. Wielka Wieś — Hallerowo, gdzie kable podziemne zostały już zmontowane.

NOWE ULICE W JASTARNI

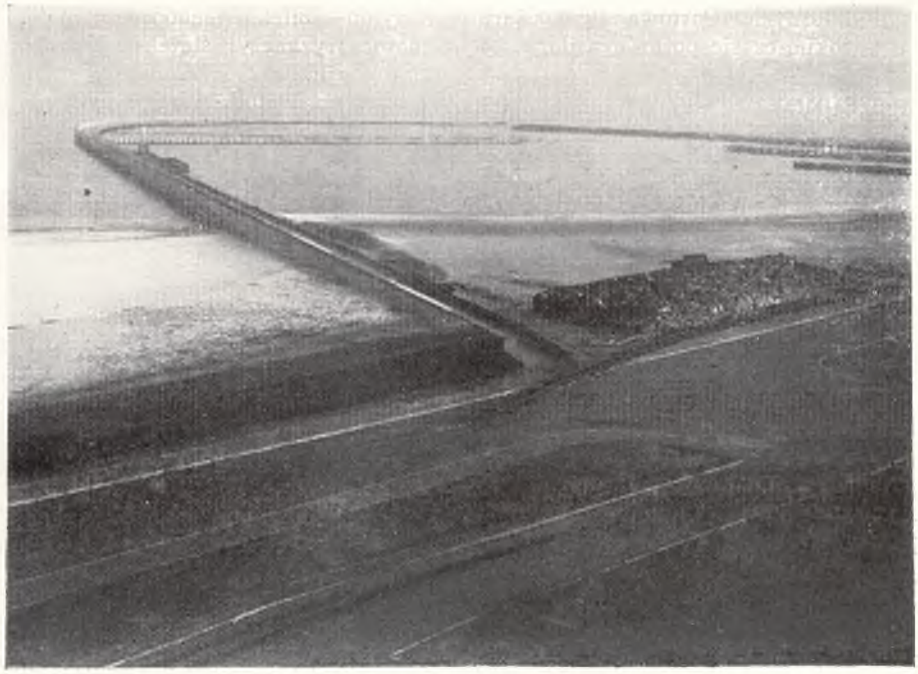
Szereg ulic w Jastarni na półwyspie Helskim otrzymało nową nawierzchnię. Poza tym wybudowano szereg nowych ulic. Ulice Jastarni pokrywane są kostką lub asfaltowane. Dalsze prace nad europeizacją tego kąpieliska podjęte zostaną na wiosnę.

BUDOWA KANAŁU MORSKIEGO W ZATOCE PUCKIEJ

Zakończona została budowa kanału morskiego w Zatoce Puckiej. Kanał ma długość 600 metrów i szerokość od 40 do 50 metrów. Kanał ten ułatwi żeglugę do Pucka, jak również poruszanie się kutrów na tym odcinku Zatoki Puckiej.

KOMITET MORSKI RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO

Dnia 3 grudnia br. w lokalu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyło się inauguracyjne posiedzenie Komitetu Morskiego Rady Handlu Zagranicznego. Zebranie zagaił prezes Izby w Gdyni p. Tor, który powitał zebranych poczym przedstawiciel prezydium Rady Handlu Zagranicznego przedstawił zebranym zakres działalności powołanego do życia komitetu. W dalszym toku obrad ukonstytuowano władze komitetu. Po dokonaniu wyborów wysłuchano referatu przedstawiciela Biura Rady o dotychczasowych oraz projektowanych pracach z dziedziny komunikacyjno-morskiej, a następnie ustalono redakcję regulaminu Komitetu.



Ogólny widok portu rybackiego w Wielkiej Wsi

ZNIŻKI DLA PODRÓŻUJĄCYCH MORZEM

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wydało zarządzenie, na mocy którego zostały obniżone dość znacznie opłaty za paszporty zagraniczne dla osób, odbywających podróże zagraniczne drogą morską przez jeden z portów polskiego obszaru celnego. Paszporty z terminem ważności 6-miesięcznym kosztują obecnie 480 zł., z terminem 12-miesięcznym — 960 zł., a przy przejazdach drogą morską z portów polskich, zgodnie z nowym zarządzeniem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, odpowiednie kwoty będą wynosiły tylko 40, lub 80 złotych. Nowe te ułatwienia wpłyną niewątpliwie korzystnie na zwiększenie się ruchu pasażerskiego w portach gdyńskich.

PREZES RADY PORTU GDAŃSKIEGO W GDYNI

W dniu 19 listopada bawił w Gdyni i na Wybrzeżu Prezydent Rady Portu w Gdańsku dr. Nederbragt. Zwiedził on szczegółowo port gdyński, magazyny, urządzenia przeładunkowe oraz port rybacki w Wielkiej Wsi, w towarzystwie dyrektora Departamentu Morskiego M. P. i H. P. Możdżeńskiego i dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego.

Podczas pobytu w Gdyni prezydent Nederbragt zwiedził również s/s „Kościuszko" i m/s „Piłsudski"

EKSPORT CEMENTU DO POŁUDIOWEJ AMERYKI

W końcu grudnia odchodzi z Gdyni największa jednorazowa partia cementu w ilości 2000 ton do Południowej Ameryki. Jest to pierwszy transport w takiej ilości. Eksporterzy cementu przez długi czas starali się wprowadzić cement polski na tamtejszy rynek. Rozmowy trwały już około 2 lat i ta partia jest próbą wprowadzenia cementu na rynek południowoamerykański. Dotychczas największym importerem polskiego cementu była Norwegia, Unia Południowej Afryki i Łotwa. Rynek cementowy państw południowej Ameryki jest dosyć duży i w razie pomyślnych wyników pierwszej partii, można liczyć na pozyskanie tego rynku dla cementu polskiego na stałe.

GOŚCIE PORTUGALSCY W GDYNI

W dniu 13 grudnia rb. bawili w Gdyni dyrektor administracyjny i prezes rady nadzorczej portu w Lizbonie p. Salvador de Nogueira oraz inżynier techniczny administracji portu Henri O'Donnel. Goście złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiemu, po czym w jego towarzystwie zwiedzili port i jego urządzenia.

WYCIECZKA DZIEWCZĄT NIEMIECKICH W GDYNI

W dniu 30 listopada br. przyjechała ze Szczecina do Gdyni wycieczka żeńskiej młodzieży niemieckiej w ilości 40 osób, pod kierownictwem dr Oldenburga. Uczestniczki wycieczki zwiedziły port gdyński oraz jego urządzenia w towarzystwie przedstawicieli Urzędu Morskiego; następnie wycieczka zwiedziła ciekawsze dzielnice miasta autobusem i udała się w dalszą podróż do Prus Wschodnich.

POŻAR NA DŹWIGU PŁYWAJĄCEJ STOCZNI GDYŃSKIEJ

Dnia 13 grudnia podczas przeprowadzania remontu wybuchł pożar na dźwigu pływającym Stoczni Gdyńskiej Dwóch pracujących pod pokładem

monterów doznało poparzeń oraz obrażeń cielesnych. Portowa straż pożarna w szybkim czasie pożar ugasiła.

ROZBUDOWA M. GDYNI

Komitet rozbudowy m. Gdyni opracował program zabudowania miasta, obejmujący również tereny, znajdujące się w sferze interesów m. Gdyni. Program ten zatwierdziła już komisja międzyministerialna. Podnieść należy, że w sferze interesów m. Gdyni, leżą takie osiedla, jak Wielki Kack i Rumia, które zupełnie widocznie ciążą ku Gdyni. Cała powierzchnia miasta, zdolna do zabudowy wynosi 2.838 ha, gdyż resztę stanowią lasy leżące w obrębie granic administracyjnych miasta. Dotychczas opracowane zostały plany szczegółowe już w 30%, a 52% terenu wymaga jeszcze opracowania. Specjalną uwagę w opracowanych planach zwrócono na gmachy użyteczności publicznej, które staną na uboczu w miejscach mniej ruchliwych, wśród zieleńców.

WZROST OBROTÓW POCZTOWYCH W GDYNI

Ożywienie w ruchu pocztowym, które ujawniło się w Gdyni w październiku rb. pociągnęło za sobą ożywienie w obrotach poczty i telegrafu gdyńskiego. Miesiąc październik był rekordowym w ruchu pocztowym. Nadano i przyjęto prawie 2 miliony listów (1.960.000). Obrót pieniężny wyniósł 40.514 przekazów na kwotę 3.700.000 złotych oraz przez P. K. O. 7.515.000 zł.

PRODUKCJA PRZETWORÓW OWOCOWYCH W GDYNI

Pierwsza fabryka przetworów owocowych, która została wybudowana przed rokiem w strefie wolnocłowej w porcie gdyńskim, w tym roku w czerwcu rozpoczęła pierwszy swój sezon produkcji. Wytwórczość trwała przez miesiące letnie. Wartość produkcji pierwszego sezonu wyniosła przeszło 100.000 zł. Cała wytwórczość przeznaczona jest na eksport.

ROZPLANOWANIE ŚRÓDMIEŚCIA GDYNI

W dniach 6—8 grudnia br. pod przewodnictwem Komisarza Rządu mgr. Sokoła odbyła się dwudniowa konferencja w sprawie rozwiązania architektonicznego i urbanistycznego dzielnicy śródmiejskiej Gdyni w związku z projektowaną zmianą miejsca budowy Bazyliki Morskiej Charakter tej konferencji był ściśle fachowy.

OTWARCIE ŻEGLUGI DO SZANGHAJU

Polska Agencja Morska donosi o otwarciu dla żeglugi portu w Szanghaju, co umożliwi obecnie przyjmowanie ładunków do tego portu na statki linii Gdynia—Daleki Wschód. Na razie armator wyznaczył statek „Menelaus", Szanghaju.

Następne statki ładować będą w Gdyni w styczniu i w lutym.

SZOSA TRANZYTOWA

Wydział powiatowy powiatu morskiego dokonał renowacji autostrady tranzytowej na wybrzeżu polskim, która stanowi główną magistralę dla samochodów z Prus Wschodnich do Niemiec. Nowy asfalt położony został między Redę a Wejherowem, jak również ustawione zostały specjalne tablice dla samochodów tranzytowych ułatwiające orientację na terytorium Polski.

EKSPORT JAJ RUMUŃSKICH PRZEZ GDYNIĘ.

Rumuńscy eksporterzy jaj zawarli ostatnio poważną tranzakcję na dostawę jaj do Anglii. Większość transportu będzie wysyłana przez Gdynię. Przewóz z Gdyni do Anglii odbywać się będzie prawdopodobnie na statkach Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, ponieważ linie utrzymywane przez to Towarzystwo najsprawniej obsługują obecnie transport łatwo psujących się towarów z Polski do Anglii.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH TOWAROWY W PORCIE GDAŃSKIM W LISTOPADZIE 1937 R.

Obroty towarowe portu gdańskiego wyniosły w listopadzie br. 650.657 ton wobec 569.135 ton w tym samym miesiącu ub. r. Zwyżka, nastąpiła zarówno w przywozie jak i w wywozie.

Na przywóz przypada z powyższej cyfry 159.200 ton wobec 104.833 ton w analogicznym miesiącu r. ub. Zwyżka ogólnej cyfry przywozu spowodowana została wzrostem importu rudy i pirytów na 111.669 ton z 59.135 t. w miesiącu sprawozdawczym i zwyżce importu metali i wyrobów z rud na 3.391 t. z 2.673 ton oraz makuchów na 2.600 ton z 83 ton. Natomiast szereg innych towarów przybywających przez port gdański uległ cofnięciu, przede wszystkim więc spadł przywóz fosforytów, których przybyło w mies. sprawozdawczym 2.771 ton wobec 12.747 ton w miesiącu porównawczym, następnie przywóz śledzi 4.941 ton (7.931 t.), nasion oleistych 463 ton (1.746 t.), kawy 189 t. (224 t.), tłuszczy 352 ton (634 ton).

Wywóz wynoszący 491.458 ton w porównaniu z 464.302 ton w listopadzie ub. r. przede wszystkim zaznacza się wzrostem ilości węgla eksportowego 249.300 ton (220.762 t.) i bunkru 54.181 t. (53.189 ton) oraz zwyżką w wywozie drzewa — 93.653 ton (73.554 t.), metali i wyrobów z nich 10.276 ton (7.802 t.), bardzo wybitnego ożywienia w wywozie soli potasowych 14.210 t. (3.162 t.), sody 2.463 t. (1.560 t.), siarczanu amonu 6.350 ton (1.609 t.). Spadek silny trwa nadal jak w poprzednich miesiącach br. w wywozie produktów roślinnych jak zbóż, mąki, owoców strączkowych, nasion, kartofli i td. 23.986 ton (91.597 ton), melasa 584 ton (13.807 ton).

RUCH NA WIŚLE GDAŃSKIEJ W LISTOPADZIE 1937 R.

W listopadzie weszło Wisłą do portu gdańskiego 512 statków o nośności — 69.303 ton, wobec 553 jednostek o nośności 73.467 ton w miesiącu poprzednim. Wyszło 503 statków o nośności — 61.479 ton w porównaniu z 574 statków o nośności 73.710 ton w miesiącu poprzednim. W tym samym miesiącu ub. r. weszło 569 statków o nośności 76.531 ton, wyszło zaś 558 statków o nośności — 73.458 ton.

Statki te przywiozły 29.231 ton towarów wobec 40.822 ton w analogicznym miesiącu ub. r., wywiozły zaś w głąb kraju 14.345 ton w porównaniu z 18.544 ton w miesiącu sprawozdawczym.

W przywozie najwyższą cyfrę osiągnęły transporty cukru w wysokości 13.862 ton przechodząc tranzytem do Gdyni, następnie 6.518 ton jęczmienia i 1.693 t. żyta, 1.834 ton roślin strączkowych, 1.444 sody itd. W przywozie tym było szereg transportów roślin strączkowych, środków spożywczych. mąki itd. przechodzących do Gdyni. Cały tranzyt do Gdyni wyniósł 14.496 ton, wobec 2.681 ton w poprzednim miesiącu.

W wywiezionych 14.343 ton najwyższą pozycję stanowiły transporty ryżu 3.051 ton, z czego 2.434 ton tranzytem z Gdyni, następnie 1.103 ton różnych artykułów spożywczych w czym 437 ton tranzytem z Gdyni, 733 ton roślin strączkowych, w tym 112 ton z Gdyni itd. Tranzyt z Gdyni wyniósł 4.671 ton wobec 3.873 ton w poprzednim miesiącu.

ROZBUDOWA STOCZNI GDAŃSKIEJ

Z powodu korzystnej koniunktury w dziedzinie budowy okrętów — Stocznia Gdańska przeprowadziła kilkumilionowe inwestycje, mające na celu rozbudowę jej warsztatów. Po ukończeniu rozbudowy Stocznia Gdańska będzie mogła budować duże statki do 200 m. długości i pojemności od 16 do 18 tys. ton. Jak wiadomo w Stoczni Gdańskiej jest w znacznym stopniu zaangażowany kapitał polski. Stocznia Gdańska jest obecnie w posiadaniu 20 zamówień na budowę statków, w tym 2 polskich.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LISTOPAD

I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy w mies. listopadzie r. b. wyniósł 797.291.5 ton wobec 813.009.9 t. w m. październiku r. b. oraz 746.794.4 ton w m. listopadzie 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 13.3%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. październikiem r b. oraz 6.8%owy wzrost w stosunku do m. listopada 1936 r.

Ruch statków wykazuje spadek ilości a wzrost pojemności statków. Przyszło bowiem 342 (363) statków o pojemności 522.729 n. r. t. (496.933 n. r. t.), wyszło zaś 322 (336) statków o pojemności 302.767 n. r. t. (495.412 n. r. t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. listopadzie r. b. wyniósł 966.5 n. r. t. (882.7 n. r. t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 58 (45). Średni postój statków wyniósł 56.6 godzin (49.2 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Finlandia, Niemcy, Dania, Anglia, Norwegia, Włochy, Łotwa, Grecja, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Holandia, Gdańsk, Rumunia, Panama, Jugosławia, Francja i Litwa. Nastąpiło zatym przegrupowanie bandery fińskiej z 5-go miejsca na 3-cie, niemieckiej z 3-go na 4-te, duńskiej z 8-go na 5-te, norweskiej z 4-go na 7-me, włoskiej z 7-go na 8-me, greckiej z 13-go na 10-te i t.d. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw.

Obroty zamorskie miesiąca sprawozdawczego wyniosły 775.479.5 ton wobec 802.565.8 ton w m. październiku r. b. oraz 724.051.9 ton w m. listopadzie 1936 r.

Obroty zamorskie m. listopada r b. wykazują 3.5%-owy spadek w porównaniu z m. październikiem r. b., a 7.1% wzrost w stosunku do m. listopada 1936 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. listopadzie r. b. złożyły się przywóz zamorski — 156.107.9 ton oraz wywóz zamorski 619.371.6 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (156.107.9 t.) w porównaniu z m. październikiem r. b. (115.428.6 t.) wykazuje b. znaczny, bo 35.2%-owy wzrost, w stosunku jednak do m. listopada 1936 r. (160.454.9 t.) mały spadek — 2.7%-owy.

W m. listopadzie r. b. w porównaniu z ub. miesiącem październikiem r. b. wykazują wzrost następujące pozycje przywozu: złom — 63.369 t. (36.589 t.), żużle Thomasa — 6.050, (brak), miedź — 3.098.8 t. (970.6 t.), bawełna i odpadki — 14.346.2 t. (8.897.3 t.), wełna i odpadki — 1.349.4 t. (815.4 t.), juta — 2.413.— t. (1.213.7 t.), śledzie — 9.326.7 t. (8.471.1 t.), skóry — 2.836.8 t. (2.518.4 t.), celuloza — 1.032.6 t. (772.5 t.), orzechy i migdały — 395.3 t. (109.4 t.) i korzenie — 188.3 t. (86.8 t.).

Spadły natomiast pozycje: nasiona oleiste różne — 2.177.9 t. (4.963.4 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 298.8 t. (529.2 t.), garbniki — 315,— t. (1.335.1 t.), fosforyty — 13.833.1 ton (16.419.7 t.), oraz papier i odcinki papierowe — 1.330.4 t. (2.373.5 t.).

Wywóz zamorski w m. sprawozdawczym (619.371.6 t.) wykazuje — 9.9%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem październikiem r. b. (687.137.2 t.), a 9.9%-owy wzrost w stosunku do m. listopada 1936 r .(563.597.— t.).

Spadek wykazały przede wszystkim nast. pozycje wywozu: węgiel kamienny — 464.883.— t. (529.400.5 t.), koks — 12.083.— t. (23.208.— t.), siarczan amonu — brak (5.063.6 ton), drzewo tarte — 11.431.— t. (13.433.1 t.), cynk i blacha cynkowa — 2.238.2 t. (3.192.1 t.), szyny kolejowe — brak (965.— t.), bekony — 1.542.8 t. (2.152.2 t.), jaja — 1.249.7 t. (2.710.2 t.), mąka pastewna i ryżowa — 90.— t. (350.2 t.) i inne drobniejsze.

Wzrosły natomiast pozycje: węgiel bunkrowy — 62.702.8 t. (56.104.8 t.), cement — 2.179.1 t. (870.5 t), cukier — 7.786.— t. (4.501.5 t.), kopalniaki — 16.479.8 t. (11.339.6 t.), celuloza — 304.1 t, (105.— t.), rury — 4.097.7 t. (3.260.6 t.), słód — 381.2 t. (brak), masło — 954.6 t. (722.9 t.). sól potasowa — 250.— t. (brak) oraz tkaniny — 647.7 t. (442.2 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje przywozu — 140.4 t. (168.4 t.) i wywozu — 727.5 t. (1.314.6 t.). Na przywóz złożyły się głównie 2 pozycje: ryby z poł. własnych — 122.— t. oraz wyr. żel. i metal. — 10.8 t. Z ważniejszych pozycyj wywozu wymienić należy: śledzie 59.8 t., oleje — 43.2 t., tłuszcze i oleje rośl. — 33.1 t., tłuszcze zwierz. — 30.5 t., skóry — 163.4 t., celuloza — 40.6 t. i miedź — 61.1 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje bardzo znaczny wzrost na przywozie — 15.329.2 t. (2.433.5 t.), na wywozie natomiast spadek — 3.614.9 t. (6.527.6 t.). Wzrost przywozu spowodowała przede wszystkim pozycja cukru — 14.719.5 t. Z ważniejszych pozycyj przywozu wymienić należy poza tym: mąkę — 189.2 t., tkaniny — 92.1 t., papier — 84.3 t. oraz wyr. żel. i metal. — 84.1 t. Na wywóz złożyły się głównie nast. pozycje: nasiona oleiste — 320.6 t., ryż wyłuszczony — 2.130.6 t., owoce suszone — 190.— t., kakao — 162.7 t., żywica — 134.4 t., śledzie — 65.4 t., oleje — 229.8 t., tłuszcze i oleje rośl. — 73.8 t., tłuszcze zw. — 370.5 t., tran — 132.4 t., przetw. chemiczne — 100.2 t., garbniki — 163.5 t., skóry — 194.1 t., papier — 311.2 t., wyr. stal. i żel. — 182.— t., i miedź — 225.3 t.

Ruch pasażerów wykazuje dalszy sezonowy spadek. Przyjechało 297 osób (402), wyjechało 2.049 (2.722).

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *(January—November)*
Cały przywóz	**156 107·9**	**115 428·6**	**1 541 666·6**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**7 333·4**	**9 958·2**	**161 468·9**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	2 177·9	4 963·4	45 949·1
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	87·1	23·9	46 111·9
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 576·3	2 784·—	44 400·1
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	395·3	109·4	1 130·9
76. Kawa *(coffee)*	271·4	379·6	3 773·4
78. Herbata *(tea)*	123·2	131·9	1 341·4
80. Kakao *(cocoa)*	411·6	419·2	5 544·1
81-82. Korzenie *(spices)*	188·3	86·8	1 157·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**9 614·7**	**8 707·5**	**44 641·—**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	9 326·7	8 471·1	42 491·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**13 107·6**	**14 075·7**	**244 275·5**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	11 400·9	11 436·7	152 926·8
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	—	27 245·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 821·7**	**2 421·1**	**21 912·1**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	298·8	529·2	3 691·2
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 078·1	1 163·8	12 320·1
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**936·3**	**844·7**	**6 216·—**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	302·2
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	474·3	598·1	3 347·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**24 303·4**	**19 113·7**	**212 817·2**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	515·—	1 355·1	12 275·5
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	15 835·1	16 419·7	122 195·3
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	6 050·—	—	64 861·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	0·4	0·4
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 863·8**	**2 743·3**	**25 441·5**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 836·8	2 518·4	25 111·8

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *(January—November)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**20 055·3**	**12 103·7**	**134 279·6**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 349·4	815·4	18 980·6
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	14 346·2	8 897·3	83 641·2
624. Juta *(jute)*	2 413·—	1 213·7	11 813·3
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**688·2**	**668·—**	**8 241·9**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**140·6**	**199·—**	**1 939·4**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 571·6**	**3 227·8**	**31 782·—**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 330·4	2 373·5	19 977·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 032·6	772·5	10 890·6
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**8·8**	**102·2**	**584·6**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**69 869·4**	**39 512·4**	**629 750·3**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	63 369·—	36 589·—	596 307·6
977. Miedź *(copper)* . . .	3 098·8	970·6	16 395·7
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**627·7**	**632·6**	**6 098·6**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**701·3**	**674·3**	**8 100·9**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**1 337·1**	**335·1**	**3 224·3**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**127·—**	**109·3**	**892·8**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *(January—November)*
Cały wywóz	**619 371·6**	**687 137·2**	**6 668 715·5**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**7 247·3**	**6 136·1**	**47 044·7**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	26·7
2. Żyto *(rye)*	—	—	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	57·6	5·—	735·2
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	—	175·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	90·—	350·2	5 328·7
35. Słód *(malt)*	381·2	—	19 736·4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 357·2**	**6 321·8**	**53 246·5**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 542·8	2 152·2	17 992·3
125. Jaja *(eggs)*	1 249·7	2 710·2	18 792·5
127. Masło *(butter)*	954·6	722·9	5 752·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**546 938·5**	**613 112·1**	**5 904 027·3**
154. Cement *(cement)* . . .	2 179·1	870·5	7 615·5
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	491·—	960·—	2 908·5
180. Węgiel kamienny *(coal)*	464 883·—	529 400·5	5 093 683·1
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	62 702·8	56 104·8	552 227·9
182. Koks *(coke)*	12 085·—	25 208·—	223 422·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	1·1	—	188·9
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**42·5**	**104·—**	**660·—**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**11 210·5**	**7 937.5**	**85 589·2**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	7 786·—	4 501·5	42 329·—
287. Makuchy *(oil cake)* . .	150·—	250·—	9 578·—
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	2 817·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 114·7**	**6 121·3**	**70 118·5**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	41·—
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	5 065·6	39 643·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	250·—	—	7 855·—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	1·3	1·1	109·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**172·6**	**156·4**	**3 091·2**

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *(January—November)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 590·5**	**768·9**	**15 255·1**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	647·7	442.2	6 736·—
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**59·2**	**67·—**	**626·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**30 804·6**	**27 425·4**	**227 628·2**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	16 479·8	11 559·6	56 757·6
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	11 431·—	13 435·1	141 728·6
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	76·9	15·—	750·6
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 478·4	1 453·1	16 219·3
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 111·7**	**1 037·—**	**12 139·8**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	421·7	656·2	5 035·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	504·1	105·—	4 222·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**102·6**	**43·6**	**918·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**13 814·2**	**15 804·1**	**233 743·7**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 344·8	5 704·1	89 701·6
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	965·—	45 725·9
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	4 097·7	3 260·6	31 188·2
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	2 258·2	3 192·9	20 328·5
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**654·5**	**1 910·6**	**13 455·1**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**151·—**	**191·4**	**1 170·7**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Listopad *(November)*	1937	— 775.479·5
Październik *(October)*	1937	— 802.565·8
Listopad *(November)*	1936	— 724.051·9
Od początku roku *(January—November)*	1937	— 8.210.382·1
" " " " "	1936	— 6 996 826·5

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January November*
Przywóz *(imports)*		**140·4**	**168·4**	**7 028·6**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	2·5	—	2·5
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24 - 26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	60·—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	5·—	—	5·—
30/1, 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 - 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	67·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	46·9
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	4·8
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	122·—	150·—	3 411·6
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	100·—
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	29·4
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	—	—	11·7
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	26·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	1·—	78·8
296/1—300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	1 437·9
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	1 279·—
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	—	10·4	39·7
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	179·—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	7·—	144·8
742—803	— Papier *(paper)* . .	0·1	—	8·5
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	10·8	—	20·4
	Różne *(various)* .	—	—	70·6
Wywóz *(exports)*		**727·5**	**1 314·6**	**14 861·1**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	0·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	302·—
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	28·6	94·2	6 430·9
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	—	220·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	9·5	78·1	126·1
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·6
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	2·—	9·7
76	— Kawa *(coffee)*	9·—	1·4	301·7
78	— Herbata *(tea)* . .	2·—	0·1	4·6
	Kakao *(cocoa)* . .	18·5	11·7	213·3

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January November*
81, 82	— Korzenie *(spices)*	4·—	1·5	13·4
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	0·5
95—97	— Żywica *(resin)* . .	26·8	58·5	235·9
117	— Śledzie *(herrings)*	59·8	91·8	262·7
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	43·2	3·5	78·2
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	—		26·—
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	23·2	—	27·9
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	641·—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
161	— Minerały Żaw bor.	—	154·—	154·—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	85·—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	45·1	48·2
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	0·2
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	—	31·6
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	—	—	8·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	33·1	45·2	562·8
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	50·5	75·7	592·5
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	13·5	31·8	171·9
219	— Stearyna *(stearine)*	—	5·1	40·4
24 i	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	—	1·7	1·8
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	1·4
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	—	—	68·6
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	4·7	157·7
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* . .	25·8	13·7	98·4
404	— Sadze *(soot)* . . .	7·7	20·2	50·3
424—428	— Garbniki	—	298·7	1 531·8
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	—
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	—	0·1	84·4
492—513	— Skóry *(skins)* . .	163·4	40·3	617·3
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .	—	2·4	2·4
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	18·1
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	2·1
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	28·2
679	— Worki *(bogs)* . .	—	—	16·2
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	70·3
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa . — *(wood goods)*	—	—	11·6
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	21·1
794, 795 792—803	— Celuloza *(cellulose)*	40·6	20·3	63·—
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	3·3
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	—	84·5	624·9
925—981	Metale różne . . — *(various metals)*	—	—	11·3
930—965	Wyroby żel. i metal. — *(iron ware & steel ware)*	2·3	—	136·1
966	— Cyna *(tin)*	—	—	56·5
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	61·1	128·3	442·9
	Różne *(various)* .	104·9	—	150·9
Przywóz i wywóz razem		**867·9**	**1 483·—**	**21 889·7**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January November*
	Przywóz *(imports)*	**15 329·2**	**2 433·5**	**52 741·3**
1—4	— Zboże *(grain)*	1·5	13·5	19·3
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various))*	15·7	1·2	45·7
24 - 26	— Nasiona oleiste różne *(various oils seeds)*	0·5	10·2	11·9
31, 32	— Krochmale *(starch)*	15·5	0·1	53·5
27/1 - 3	— Mąka *(flour)*	189·2	208·4	1 570·9
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)*	0·1	5·1	20·9
35	— Słód *(malt)*	—	—	125·2
40—50	— Warzywa *(greens)*	18·6	8·2	50·8
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	4·2	28·7
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	2·6	8·5	20·7
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·9	0·6	12·2
76	— Kawa *(coffee)*	2 5	1·2	30·2
77	— Cykoria *(succory)*	0·3	0·8	6·5
78	— Herbata *(tea)*	—	—	—
80	— Kakao *(cocoa)*	—	—	5·2
81, 82	— Korzenie *(spices)*	—	—	8·5
95, 97	— Żywica *(resin)*	—	0·1	4·1
104/3	— Trawa morska *(sea grass)*	—	—	2·1
125	— Jaja *(eggs)*	12·—	9·3	52·—
127 - 200	— Oleje *(oils)*	5·2	3·8	17·8
128/1 4	— Ser *(cheese)*	—	0·1	0·4
131	— Pierze *(feather)*	0·3	—	0·3
136	— Kości *(bones)*	—	—	209·8
137/2a. b	— Jelita *(casings)*	5·1	12·6	23·2
205	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	8·7	56·9
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	5·—	14·8	145·1
225	— Gliceryna *glycerine*	0·3	—	24·1
228	— Makaron *(macaroni)*	8·6	9·4	83·1
243/1 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	1·1	0·8	2·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	0·2	8·5
259, 260	— Cukier *(sugar)*	14 719·5	588·2	36 850·1
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	14·6	39·2	432·5
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	101·6
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	2·1	3·5	85·—
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)*	—	—	3 648·9
299/18	— Soda *(soda)*	10·2	—	10 2
296/1—300/2	— Amoniak *(ammonia)*	—	0·4	1 040·6
405—425	— Farby *(paints)*	2·9	1·2	11·—
411/2	— Biel cynkowa *(zinc white)*	0·1	0·2	1·6
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	1·1	2·8	23·5
466—470	— Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·3	0·4	3·3
492—513	— Skóry *(skins)*	0·9	11·—	138·1
534—559	— Wyroby skórzane *(leather goods)*	0·1	—	1·—
573—622	— Tkaniny *(textile fabrics)*	92·1	114·7	1 385·6
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)*	—	—	48·5
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	1·2	11·2
646—648	— Sznury *(ropes)*	—	4·3	12·5
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	2·3
725—746	— Wyroby gumowe *(rubber goods)*	0·4	2·6	12·2
749, 750, 751	— Deski i łaty *(boards & laths)*	—	1 129·3	4 391·4
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	7·3	33·9	161·3
776	— Meble *(bentwood furniture)*	0·7	19·—	45·7
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	1·9	—	1 9
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	84·3	53·—	468·6
836—847	— Książki i broszury *(books)*	0·8	0·2	1·9
862 - 887	— Wyroby ceram. *(ceramic products)*	0·9	1·2	29·1
896—927	— Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	2·7	9·2	54·8
925—981	— Metale różne *(various metals)*	—	2·3	12·4
930 - 965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	84·1	89·6	778·2
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
	Różne *(various)*	17·2	4·3	336·6
	Wywóz *(exports)*	**5 614·9**	**6 527·6**	**58 881·1**
7	— Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	1·3	1·7	26·6
24—26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	320·6	480·3	2 495·—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	0·8	170·7
24/1—3	— Mąka *(flour)*	2·1	0·8	91·—
28	— Kasza *(grits)*	5·7	3·2	24·2
30	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	2 130·6	2 163·3	20 734·9
31	— Krochmal *(starch)*	8·7	15· —	42·6
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	7·7	4·6	1 090·6
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	190·—	290·1	1 299·4
62 - 72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	14·2	9·3	48·7
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	3·8	2·5	17·5
76	— Kawa *(coffee)*	17·9	40·2	629·2
78	— Herbata *(tea)*	13·3	25·—	158·4
80	— Kakao *(cocoa)*	162·7	350·9	1 615·2
81—82	— Korzenie *(spices)*	25·2	17·4	133·3
89	— Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	—	5·3	57·7
95, 97	— Żywica *(resin)*	154·4	153·4	1 731·9
104	— Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	3·2	22·2	133·5
117	— Śledzie *(herrings)*	65·4	66·6	183·2
127—200	— Oleje *(oils)*	229·8	20·7	618·8
128/1—4	— Sery *(cheese)*	0·4	0·6	3·—
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	—	2·7	27·1
137/2a, b	— Jelita *(casings)*	7·—	35·5	145·9
143/1—3	— Muszle *(shells)*	—	—	40·9
148	— Kamienie *(stones)*	1·1	—	84·2
150	— Glinki ceramiczne *(ceramie clay)*	—	—	792·7
154	— Cement *(cement)*	—	—	2·6
15[illegible]/1—2	— Talk *(talc)*	—	—	0·4
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	34·9	—	403·5

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
170	— Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	5·5	1·5	110·6
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	1·—	6·9
186—188	— Smoła *(pitch)* . .	—	—	—
198—199	— Asfalt *(asphalt)* .	4·8	4·6	30·3
200—8, a. b. c.	—Wazelina *(waseline)*	18·6	34·1	207·1
203—204	— Wosk *(wax)* . .	2·1	7·3	78·4
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	75·8	354·1	2 671·5
213/1—3	— Pokost *(varnish)* .	—	—	0·4
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	370·5	498·7	3 644·1
216	— Tran *(whale oil)* .	152·4	182·9	1 [illegible]33·6
219	— Stearyna *(stearine)*	15·3	—	123·4
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	18·7	16·1	1 3·5
259—260	— Cukier *(sugar)* .	—	—	0·7
272—273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·1	0·3	29·9
286, 287	— Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	5·—	5·—	153·3
293—294/1, 2, 3, 6	Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	32·4	22·5	358·3
299/18	— Soda *(soda)* . .	—	—	2·7
292—491	— Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	100·2	116·4	804·—
408	— Sadze *(soot)* . .	43·7	22·8	153·9
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— Farby *(paints)* .	27·4	26·4	341·6
424—427	Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	163·5	456·7	1 780·—
429, 450—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	4·5	6·1	35·2
466, 470	— Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	0·5	3·2	19·2
487	— Celuloid *(celluloid)*	0·8	9·4	44·3
492, 513	— Skóry *(skins)* . .	194·1	212·5	2 136·8
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	—	5·1	1 770·2
597-605, 613 — 606	— Bawełna *(cotton)*	7·1	17·1	79·3
622	— Tkaniny *(textiles)*	9·2	7·7	241·1

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	21·—
625—626	— Sizal *(sisal)* . . .	21·6	16·8	101·4
646—648	— Sznury *(ropes)* .	1·2	2·2	44·2
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	47·9	49·6	780·8
715, 746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	17·2	17·9	178·8
750	— Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	75·1	209·1
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	0·4	5·2	189·—
779	— Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	2·5	—	45·—
792, 803, 809 797, 800	— Tektura . . . . . *(pastboard)*	43·9	—	115·1
807, 808	— Fibra *(fibre)* . .	28·—	3·—	137·2
826	— Papier *(paper)* .	311·2	[illegible]2·6	2 878·4
794/1, 2 795	— Celuloza *(cellulose)*	2·2	—	527·5
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	—	6·2	62·6
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	2[illegible]·5	1·6	51·—
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	8·5	28·1	353·7
927	— Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	0·4	0·1	57·1
930 965	— Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	182·—	154·6	958·6
955	— Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	0·1
966/1—4	— Cyna *(tin)* . . .	24·7	19·5	203·9
977	— Miedź *(copper)* .	225·5	209·8	2 197·3
1037, 1098	— Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	2·4	133·9	349·6
	Różne *(various)* .	22·6	27·5	626·7
	Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**20 944·1**	**8 961·1**	**111 622·4**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Listopad *(November)*	1937 —	797.291·5
Październik *(October)*	1937 —	813.009·9
Listopad *(November)*	1936 —	746.794·4
Od początku roku *(January-November)*	1937 —	8.343.894·2
„ „ „ „ „	1936 —	7.128.049·8

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	63	32	80.426	59	49	77.565	157.991	1
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	7	4	2.711	7	3	3.575	6.286	14
Anglia *(Great Britain)*	19	3	37.646	17	14	34.842	72.488	6
Dania *(Denmark)*	71	50	38.279	68	35	36.839	75.118	5
Estonia *(Estonia)*	29	11	17.791	26	18	16.373	34.164	12
Finlandia *(Finland)*	36	6	48.091	33	19	47.297	95.388	3
Francja *(France)*	1	1	1.173	1	1	658	1.831	18
Grecja *(Greece)*	12	3	29.903	11	10	28.545	58.448	10
Holandia *(Holland)*	28	20	11.661	29	15	11.831	23.492	13
Jugosławia *(Jougoslavie)*	2	—	1.241	1	1	1.135	2.376	17
Litwa *(Lithuania)*	1	—	394	1	1	394	788	19
Łotwa *(Latvia)*	24	2	29.501	24	9	31.768	61.269	9
Niemcy *(Germany)*	61	30	46.355	61	43	46.774	93.129	4
Norwegia *(Norvay)*	50	33	35.765	48	32	34.770	70.535	7
Panama *(Panama)*	2	—	1.724	2	1	1.724	3.448	16
Rumunia *(Roumanie)*	1	—	2.599	1	1	2.599	5.198	15
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	7	6	22.832	7	5	22.832	45.664	11
Szwecja *(Sweden)*	114	45	74.052	116	91	73.900	147.952	2
Włochy *(Italy)*	14	2	40.585	10	10	29.346	69.931	8
Razem *(total)*	**542**	**248**	**522.729**	**522**	**358**	**502.767**	**1.025.496**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	563	224	496.935	556	394	495.412	992.347	—
Ten sam mies. 1936 *(November 1936)*	*471*	*242*	*449.767*	*446*	*319*	*432.444*	*882.211*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	5.276	2.243	5.155.494	5.265	3.762	5.151.956	10.307.450	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	4.454	1.958	4.457.280	4.446	3.394	4.447.958	8.905.238	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. listopadzie 1937 r. 966,5 n. r. t.;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 58;
c) średni postój statków w porcie 56,6 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU LISTOPADZIE 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Bałtyk i Skagerak	Morze Północne	
Łososie	980	—	—	—	—	—	—	980
Mielnica	40	70	180	260	820	—	—	1.370
Troć	—	—	—	—	190	—	—	190
Stornia	1.450	5.970	30.550	48.600	5.350	100	—	92.020
Zimnica	—	190	100	410	—	—	—	700
Gładzica	—	570	150	660	—	—	—	1.380
Skarp	—	590	30	290	320	—	—	1.230
Śledzie	7.070	10.730	6.480	700	1.180	8.400	1.497.125	1.541.685
Szproty	79.000	81.100	62.900	4.300	1.500	—	—	228.800
Węgorze	290	40	3.520	130	1.940	—	—	5.920
Wątłusze	20.100	16.510	4.250	12.150	10.000	9.880	—	72.890
Węgorzyce	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	750	—	970	—	—	1.720
Makrele	—	—	—	—	—	—	—	—
Okonie	—	—	400	—	330	—	—	730
Płotki	—	1.290	100	—	970	—	—	2.360
Certy	—	1.400	—	—	930	—	—	2.330
Sieja	—	—	380	—	230	—	—	610
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	10	10
Hippoglossus	—	—	—	—	—	—	70	70
Gadus merlangus	—	—	—	—	—	—	—	—
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	200	200
Lamma	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem w kg	**108.930**	**118.460**	**109.790**	**67.500**	**24.730**	**28.380**	**1.497.405**	**1.955.195**
Wartość w zł	44.136	42.515	49.446	25.536	15.857	10.238	598.942	786.670
Miesiąc ubiegły w kg	41.150	3.926	49.300	18.330	21.940	88.050	1.003.580	1.261.610
Razem od pocz. r. w kg	1.999.390	1.304.210	1.327.980	418.820	420.900	1.309.100	5.397.880	12.178.280

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Listopad *(November)*				Październik *(October)*	Listopad *(November)*				Październik *(October)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**22**	—	**22**	**48**	**5**	**33**	**461**	**499**	**537**
Dover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hull	—	4	—	4	6	—	4	—	4	15
Londyn	—	18	—	18	42	5	29	461	495	522
Argentyna	**1**	—	**31**	**32**	**33**	**9**	—	**720**	**729**	**354**
Buenos Aires	1	—	31	32	33	9	—	720	729	354
Belgia	—	**9**	**4**	**13**	**14**	—	—	—	—	—
Antwerpia	—	9	4	13	14	—	—	—	—	—
Gandawa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	**1**	**1**	**4**	**6**	**21**	**3**	—	**9**	**12**	**480**
Rio de Janeiro	1	1	2	4	9	3	—	2	5	7
Rio Grande do ful	—	—	—	—	—	—	—	—	—	466
Santos	—	—	2	2	12	—	—	7	7	7
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	—	**35**	**1**	**36**	**53**	—	**15**	**9**	**24**	**21**
Kopenhaga	—	35	1	36	52	—	15	9	24	21
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	**12**	—	**12**	**2**
Tallinn	—	—	—	—	—	—	12	—	12	2
Finlandia	—	—	—	—	**8**	—	—	—	—	—
Helsinki	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—
Francja	**1**	**2**	**2**	**5**	**11**	—	**6**	**261**	**267**	**163**
Boulogne sur Mer	1	—	—	1	—	—	3	6	9	—
Cherburg	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Le Havre	—	—	2	2	11	—	3	255	258	163
Holandia	—	**4**	**2**	**6**	**4**	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	3	2	5	3	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	**28**	**28**	**15**	—	—	—	—	**121**
Halifax	—	—	28	28	15	—	—	—	—	121
Łotwa	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Niemcy	—	**1**	—	**1**	**1**	—	—	**5**	**5**	—
Hamburg	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	1	—	—	5	5	—
Norwegia	—	—	—	—	**3**	—	**5**	—	**5**	—
Oslo	—	—	—	—	3	—	5	—	5	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	**26**	**109**	**135**	**162**	—	**39**	**413**	**452**	**1.004**
New York	—	26	109	135	162	—	39	413	452	1.004
Szwecja	—	**13**	—	**13**	**27**	—	**2**	**2**	**4**	**1**
Göteborg	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Kalmar	—	1	—	1	4	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	6	—	—	—	—	1
Sztokholm	—	12	—	12	14	—	2	—	2	—
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	2	2	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	**40**	**40**	**37**
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	40	40	37
Via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	**2**
Gdańsk	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2
Razem . . .	**3**	**113**	**181**	**297**	**402**	**17**	**112**	**1 920**	**2.049**	**2 722**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — HENRYK TETZLAFF

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0,50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36

Spis artykułów „Wiadomości Portu Gdyńskiego" za rok 1937

Nr 1.

1. Przed nowym etapem pracy na morzu. — L. Możdżeński
2. Rok 1937 a marynarka wojenna. — K. Korytowski
3. Morskie porty przemysłowe. — B. Koselnik
4. Handel zagraniczny Polski. —
5. Dalszy rozwój portów polskiego obszaru celnego. —

Nr 2.

6. W siedemnastą rocznicę. — J. Dębski
7. Port Gdyński w roku 1936. — H. Tetzlaff
8. Bezpośrednia komunikacja towarowa kolejowo-morska między Polską i jej zapleczem a Szwecją. — J. Janiak
9. Węgiel Polski w Norwegii. — H. Buxell

Nr 3.

10. Inwestycje morskie i portowe jako warunek nieodzowny dla dalszego rozwoju marynarki polskiej. — St. Ledochowski
11. Inwestycje morskie w planie czteroletnim. —
12. Problem morski. —
13. Porty Rotterdamu, Antwerpii, Hamburga, Bremy, Szczecina, Królewca i Kopenhagi w roku 1936. — Z. T.

Nr 4—5.

14. Nowy okres. — H. Tetzlaff
15. Sytuacja na rynku frachtów morskich w r. 1936. — N. Korzon
16. Rozwój handlu schiphandlerskiego w Gdyni. — B. Koselnik
17. Port Gdyński w r. 1936. — Z. Tymiński

Nr 6.

18. Święto Morza. — H. Tetzlaff
19. Realizacja wielkiej idei. — J. Ignaszewski
20. Polska flota handlowa w r. 1936. — B. Kasprowicz
21. Port gdyński a przemysł węglowy. — F. Wigura
22. Polskie porty obszaru celnego a sieć komunikacyjna na ich zapleczu. — B. Koselnik
23. Żelazo w rozbudowie portów morskich i wybrzeża Rzeczypospolitej. — B. Grodzicki
24. Zbyt paliwa okrętowego w porcie Gdyni w r. 1936. — J. Janiak
25. Praca firmy „Robur" nad utrwaleniem polskiego eksportu węgla. —
26. Nowoczesne budownictwo szkieletowe zapewnia obronność przeciwlotniczą oraz umożliwia racjonalną rozbudowę miast. —

Nr 7.

27. Przeładunek portowy w świetle obowiązującego ustawodawstwa. — Z. Stefanowicz
28. Tendencje rozwojowe portów niemieckich. — M. Rylke
29. Kanał Panamski. — St. Grzegorzewski

Nr 8.

30. Ukryte możliwości. — H. Tetzlaff
31. Światowa flota handlowa. — B. Kuźmiński
32. W sprawie praktyk zagranicznych w przedsiębiorstwach żeglugowych. — K. Hichel
33. Rozwój stosunków handlowych Polski z Argentyną i Urugwajem. — A. Marczyński

Nr 9.

34. Budowle wodne na wybrzeżu. — L. Możdżeński
35. Rozwój importu i eksportu bawełny w porcie gdyńskim. — Z. Tymiński

Nr 10.

36. Kontakty bałtyckie. — H. Tetzlaff
37. Bałtyk jako szlak handlowy - morski. — M. Rylke
38. Buenos Aires, największy port Południowej Ameryki. — A. Marczyński
39. Zagadnienie maklerstwa okrętowego. — K. Hichel

Nr 11.

40. Magistrala węglowa. —
41. Elementy rozwojowe portu Gdyni i Gdańska. — J. Koźlik
42. Współpraca gospodarcza z Brazylią. — T. Cybulski

Nr 12.

43. Rozwój i znaczenie portów Gdyni i Gdańska — Inż. St. Łęgowski
44. Stan prawny na Bałtyku dawniej i dziś. — M. Rylke
45. Zagadnienie importu skór drogą morską. — B. K.
46. Pawilon „Marine Marchande" na wystawie paryskiej. — A. Z.
47. Inwestycje portowe w 1937 roku. —